CYRK SKALSKIEGO

BOHDAN ARCT

CYRK SKALSKIEGO

| SCAN & OCR by blondi@mailplus.pl |

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA OBRONY NARODOWEJ

Okładkę projektował
Mieczysław Wiśniewski

Redaktor
Halina Zyskowska

Redaktor techniczny
Jadwiga Jegorow

Kolektor
Waldemara Chamera

Scan & OCR
blondi@mailplus.pl

© Copyright by Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej Warszawa 1970 r., Wydanie II

🕮 SCAN & OCR by blondi@mailplus.pl 2009

Cztery tysiąca sześćset czterdziesta publikacja Wydawnictwa MON

Printed in Poland

Nakład 120.000 + 280 egz. Objętość 3,58 ark. wyd, 3 ark. druk. papier druk. sat. VII kl. 65 g. z roli 63 cm. (z Zakładów Celulozowo-Papierniczych im. J. Marchlewskiego we Włocławku). Oddano do składu w styczniu 1970 r. Druk ukończono w październiku 1970 r. Wojskowe Zakłady Graficzne w Warszawie. Zam. nr 1466 z dnia 6.i.1970 r.

Cena zł 5.- K-38

SPIS TREŚCI:

POLISH FIGHTING TEAM 4
AFRYKAŃSKI KONTREDANS 7
„CYRK” PRZYBYWA NA MIEJSCE 15
STANISŁAW SKALSKI 19
PIERWSZE LOTY 21
„CYRK” POKAZUJE PAZURY 24
„CYRK” POKAZUJE KŁY 27
„CYRK” STAJA SIĘ SŁAWNY 32
KAMPANIA DOBIEGA KOŃCA 36
OSTATNIE ZWYCIĘSTWO 42
„CYRK” ZWIJA SKRZYDŁA 46

POLISH FIGHTING TEAM

Nie, książka ta nie jest bynajmniej zbiorem opisów cyrkowych akrobacji, popisów żonglerki, nie mówi o cudach zręczności mistrzów trapezu czy też konnej woltyżerki. Nie jest też ona osobistą historią Stanisława Skalskiego, znanego dziś w całej Polsce naszego czołowego myśliwca ubiegłej wojny, człowieka, którego życie było nad wyraz barwne i obfitowało we wspaniałe wzloty i nader bolesne upadki. Być może, iż tytuł myli czytelnika, ale... tylko do pewnego stopnia.

Opisać pragnę arcyciekawy fragment polskiej lotniczej historii wojennej, dzieje małej grupki pilotów myśliwskich, którzy w zgoła odmiennych Warunkach i w innym okresie wojny tworzyli zespół, eskadrę, niewiele odbiegającą jakością wy czynów od słynnego dywizjonu 303. Grupa ta zwana była oficjalnie „Polish Fighting Team” (Polski Zespół Walczący), nieoficjalnie nadano jej później miano „Cyrku Skalskiego”.

Historia światowego lotnictwa wojskowego zna takie przypadki, gdy w czasie działań wojennych świadomie i bardzo starannie dobierano zespoły wyborowych pilotów, przeważnie myśliwskich, grupowano ich wokół przodujących „asów”, tworzono z nich jednostki, stające się postrachem dla przeciwników, posiadające wybitny ciężar gatunkowy, jednostki zgrane, zwarte, groźne i gotowe do działania w najtrudniejszych nawet warunkach. Tego rodzaju zespoły nazywano „cyrkami”. Najsłynniejszym z nich był w czasie pierwszej wojny światowej „Cyrk Richthofena”, legendarnego pilota niemieckiego, który uzyskał osiemdziesiąt zwycięstw, dopóki sam nie zginął w walce powietrznej. Podobną grupę tworzyła francuska eskadra Grouppe des Cigognes, podobne zespoły mieli słynny Fonck (75 zwycięstw), Guynemer (54 zwycięstwa), Anglicy Mannock (73 zwycięstwa) i McCullen (54 zwycięstwa) czy też Kanadyjczyk Bishop (72 zwycięstwa). Dawne to jednak czasy i inaczej wtedy wyglądała wojna powietrzna.

Jednakże historia czasami się powtarza. W początkach ostatniej wojny światowej wiele znalazło się ludzi, teoretyków, a nawet i czynnych lotników, którzy twierdzili, iż niczego nauczyć się nie można od legendarnych rycerzy przestworzy z okresu 1914—1918. Spotkania myśliwców? Powietrzne pojedynki? Walka łatwa? — Nie — mówiono wzruszając ramionami — to są rekwizyty muzealne, zabytki odległej przeszłości, niepowrotnie zaśniedziała taktyka, której oczywiście nikt na szybkich i doskonale uzbrojonych nowoczesnych samolotach stosować nie będzie.

Już we wrześniu 1939 roku w Polsce okazało się, że te przewidywania były zgoła fałszywe. Potwierdziło się to w roku 1940 we Francji i nieco później w Anglii w czasie bitwy o Wielką Brytanie. Podstawą taktyki myśliwskiej w latach późniejszych, aż do zakończenia wojny, stały się te same czynniki, te same zasady, co w czasie wojny 1914—1918: moment zaskoczenia przeciwnika, atak z góry, od

słońca, z przewagą szybkości, celność strzału, technika pilotażu, zwinność i zwrotność samolotu. Oczywiście zmieniły się zasadniczo prędkości, pułap i zasięg, udoskonaliło się uzbrojenie, zadania rozrosły się, w grę weszło radio, radiolokacja i cała nowoczesna technika. Zasady pozostały niemal te same.

Spotkania myśliwców, powietrzne pojedynki, walka kołowa? Toczyły się dzień po dniu, rok po roku, poprzez całą wojnę 1939—1945. Tak samo zaś jak wówczas, gdy po niebie harcowały Fokkery Richthofena czy Morane'y Foncka, wyrastać poczęły myśliwskie sławy w lotnictwie Sprzymierzonych: w Anglii, Związku Radzieckim i Stanach Zjednoczonych. Piloci ci, szybko wybijający się na dowódców większych jednostek, gdy tylko mogli, dobierali sobie odpowiednich podwładnych, odpowiednie zespoły. Mieli swe doborowe jednostki beznogi angielski Douglas Bader i południowy Afrykanin „Sailor” Malan, dowodzili także doskonałymi zespołami Pokryszkin i Kożedub.

Taką doborową jednostką myśliwską, chociaż nieco innego charakteru był „Cyrk Skalskiego”. O ile jednak w poprzednich przypadkach, a na myśli mam już wyłącznie wojnę 1939—1945, skład osobowy dywizjonów selekcjonowany był stopniowo, poszczególni dowódcy przyciągali do siebie z biegiem czasu znanych sobie lepszych pilotów, starali się (często bezskutecznie) o przeniesienie różnych „asów” z innych jednostek; w przypadku „Cyrku Skalskiego” dobór personelu latającego przeprowadzony był inaczej.

Zacznijmy jednak... od początku.

W roku 1942 polscy myśliwcy operujący z lotnisk w Wielkiej Brytanii mieli już ustaloną markę, a opinia o nich wyższych dowódców RAF była tak pochlebna, że w jesieni 1942iroku, zapewne po naradach i konferencjach w sztabie Fighter Command[1], skierowana została szyfrowana depesza z angielskiego Air Ministry do dowództwa RAF na Bliskim Wschodzie:

> „Polskie Dywizjony Myśliwskie są najlepsze w Lotnictwie Myśliwskim, ale stosunkowo mała aktywność na tutejszym froncie w zimie oddziałuje ujemnie na ich temperament, wymagający stałej walki.
>
> Moglibyśmy wybrać i wytrenować zespoły składające się z dwunastu do piętnastu prawdziwych asów i wysłać ich do Was kolejno, na jakieś dwa miesiące każdego, jeżeli zechcecie ich przyjąć. Musieliby latać na Spitfire'ach. Rozumiem, jak odczują to dywizjony RAF latające na Hurricane'ach, i z tego powodu można by wybrać Maltę, nie zaś Afrykę.
>
> W każdym razie mielibyście grupę prawdziwie doświadczonych »tygrysów«. Prześlijcie odwrotnie Waszą opinię w tej sprawie”.[2]

[1] Angielskie Lotnictwo Myśliwskie

[2] Według posiadanej przez autora tej książki kopii oryginalnego dokumentu angielskiego.

Krótki ten dokument stał się praprzyczyną utworzenia „Cyrku Skalskiego”, bowiem po otrzymaniu pozytywnej odpowiedzi z dowództwa Bliskiego Wschodu Fighter Command (za pośrednictwem polskich oficerów łącznikowych) ogłosił w naszych jednostkach myśliwskich o tworzeniu ochotniczej grupy myśliwskiej dla wyjazdu do Afryki, na Zachodnią Pustynię. Od ewentualnych ochotników wymagano dosyć wysokich kwalifikacji. Potrzeba było piętnastu pilotów z dużym doświadczeniem bojowym, każdy musiał przebywać poprzednio w dywizjonie co najmniej przez rok i musiał mieć „na koncie” co najmniej trzydzieści lotów bojowych. Zapowiedziano jednocześnie, że pobyt grupy na Zachodniej Pustyni potrwa około trzech miesięcy, po których grupa zostanie wymieniona i powróci do Anglii. Żadne inne szczegóły nie zostały zakomunikowane, toteż ochotnicy zgłaszali się nieco „w ciemno”, nie wiedząc dokładnie, co ich czekało w odległej Afryce. Wiedzieli natomiast, iż grupa miała być zespołem „ekstra” i że nad piaskami pustyni wiele było okazji do spotkania nieprzyjaciela i do walki z Messerschmittami i Focke Wulfami.

O duchu naszych myśliwców świadczy fakt, iż w przeciągu kilku dni zgłosiło się spośród naszych dywizjonów ponad 60 kandydatów, starych, doświadczonych „wyg myśliwskich”, z których niejeden miał za sobą powietrzne zwycięstwa i znajdował się na odpowiedzialnym stanowisku dowódcy eskadry, a nawet i dywizjonu.

Po starannej selekcji skład zespołu został ustalony. Ponieważ zaś ogromna większość jego członków w latach następnych zapisać się miała chwalebnie w historii naszego lotnictwa i dokonać czynów na dużą miarę, a wielu, zbyt wielu z nich oddało później życie w sprawie zwycięstwa, podaję całkowitą listę zespołu.

Jako oficer łącznikowy z dowództwem RAF jechał podpułkownik Tadeusz Rolski, doświadczony myśliwiec, dowodzący poprzednio dywizjonem i skrzydłem myśliwskim.

Dowódcą zespcłu został kapitan Stanisław Skalski, już wtedy jeden z naszych najwybitniejszych pilotów myśliwskich. W skład zespołu afrykańskiego weszli następujący piloci: Kapitan Wacław Król, porucznik Karol Pniak, porucznik Eugeniusz Horbaczewski, porucznik Maciej Drecki, porucznik Ludwik Martel, porucznik Kazimierz Sporny, porucznik Mieczysław Wyszkowski, porucznik Bohdan Arct, podporucznik Jan Kowalski, starszy sierżant Władysław Majchrzyk, starszy sierżant Bronisław Malinowski, starszy sierżant Kazimierz Sztramko, starszy sierżant Popek, sierżant Marcin Machowiak.

W dniu 14 lutego 1943 roku zespół zgrupowano na lotnisku West Kirby. Został on odpowiednio wyekwipowany, a w dniu 20 lutego wyruszył koleją do portu w Glasgow, skąd 24 lutego rozpoczął wędrówkę do Afryki na pokładzie wielkiego transportowca, płynącego w konwoju morskim eskortowanym przez liczne okręty wojenne. O jakimkolwiek treningu i powietrznym zgraniu zespołu przed właściwą

akcją mowy nie było, widocznie dowództwu zależało na pośpiechu. Może uważano, iż tego rodzaju zespół treningu nie potrzebuje?

Opis długiej podróży nie należy do zakresu tej pracy, mimo że była ona ciekawa i obfitowała w wiele pamiętnych momentów. Konwój morski dopłynął do Gibraltaru i rozdzielił się, a jego część wraz z transportowcem grupy polskiej skierowała się na wschód, na Morze Śródziemne i zawinęła do portu w Oranie. Stamtąd droga wiodła koleją do Algieru, skąd po kilkudniowym oczekiwaniu zabrał Polaków samolot transportowy. Nastąpił sześciogodzinny przelot ponad pustynią, lot dosyć nieprzyjemny, jako że samolot szedł na małej wysokości, tuż nad rozprażonymi piaskami. W kabinie było duszno i gorąco, a w dodatku w każdej chwili należało się spodziewać ataku jakiegoś Messerschmitta czy włoskiego Macchi, bowiem transportowiec przelatywał nad terytorium znajdującym się w strefie działań nieprzyjaciela.

Polski zespół dostał się wreszcie na lotnisko Castel Benito w Trypolitanii, nie był to jednak kres wędrówki. Następny samolot przewiózł grupę ponad kilku tysiącami kilometrów Północnej Afryki aż do samego Kairu. Po zameldowaniu się w dowództwie RAF, krótkim odpoczynku i zwiedzeniu miasta — tą samą drogą powietrzną zespół powrócił do Castel Benito, a stamtąd dostał się na właściwe lotnisko operacyjne, noszące egzotyczną nazwę Bu Grara. Tam rozpocząć się miała praca bojowa „Polish Fighting Team”.

AFRYKAŃSKI KONTREDANS

Afryka jest dla Polaków kontynentem raczej nieznanym i tajemniczym. O działaniach wojennych w Afryce również wiemy na ogół niewiele.

Dlatego też, by lepiej zrozumieć ówczesną sytuację, by lepiej odczuć specyficzną atmosferę otaczającą polską eskadrę na Zachodniej Pustyni, by wreszcie uświadomić sobie, na czym polegała i jak się układała bojowa praca naszych myśliwców, należy, choćby w skrócie, dokonać przeglądu afrykańskich wydarzeń od początku wojny 1939—1945. Wydarzenia te przebiegały interesująco.

Długą historię posiada obszar zwany Bliskim Wschodem i wielkie jest jego znaczenie na świecie. Stanowi on jak gdyby pomost pomiędzy Wschodem i Zachodem, a Kanał Sueski, łączący Morze Śródziemne z Morzem Czerwonym, jest najkrótszą drogą z Oceanu Atlantyckiego na Ocean Spokojny, co ważniejsze zaś, na Bliskim Wschodzie znajdują się ogromne złoża ropy naftowej. Nic dziwnego, że od dłuższego czasu ścierały się tam interesy Wielkiej Brytanii, Francji, Niemiec i Stanów Zjednoczonych. W ostatnich latach Bliski Wschód znów stał się zapalnym punktem świata na skutek agresywnej polityki i grabieżczych podbojów powstałego po drugiej wojnie światowej państwa Izrael.

Na obszarach Bliskiego Wschodu odbywały się w latach 1940—1943 zacięte walki pomiędzy Brytyjczykami i Włochami, a później i Niemcami, a momentem szczególnie ciekawym dla nas, Polaków, jest fakt, iż w Syrii, Palestynie i Iraku formowały się w tym czasie oddziały 2 korpusu Polskich Sił Zbrojnych.

W początkach ostatniej wojny sytuacja Brytyjczyków na Bliskim Wschodzie była niezmiernie ciężka. W dniu 10 czerwca 1940 roku do wojny po stronie Niemiec przystąpili Włosi, a Anglicy, których siły były wprost śmiesznie niewystarczające, stanęli przed perspektywą stoczenia rozpaczliwych walk z przygniatającymi liczebnie armiami włoskimi. Pierwszym obiektem spodziewanej włoskiej ofensywy był Egipt z Kanałem Sueskim. Dla opanowania Egiptu skoncentrowali Włosi potężną półmilionową armię, zebraną w Cyrenajce i dowodzoną początkowo przez marszałka Balbo, a po jego śmierci w wypadku lotniczym przez generała Grazziani.

Drugim teatrem wojennym Bliskiego Wschodu stać się miały Sudan i Erytrea, na które uderzyć miała inna wielka armia włoska, przygotowana w podbitej Abisynii. Armia ta liczyła dwieście tysięcy ludzi, dowodzona była przez księcia Aosta.

Po drugiej stronie, w kwaterze głównej Brytyjczyków w Kairze, głowił się nad wyjściem z rozpaczliwej sytuacji jednooki generał Wavell, doświadczony, ale mający pod sobą tak słabe siły, iż żadne plany nie mogły uchronić go, w normalnych warunkach, od całkowitej klęski. Co więcej, ściągnięcie nowych sił do dyspozycji generała nie mogło odbyć się szybko. Pomiędzy Egiptem a Wielką Brytanią, Australią, Nową Zelandią czy też Indiami leżały tysiące kilometrów.

Wojska Grazzianiego liczebnie przewyższały dziesięciokrotnie wojska Wavella, posiadały znacznie silniejsze lotnictwo, lepsze uzbrojenie i odpowiednie ilości czołgów. Jedynie brytyjska marynarka wojenna, bazująca w Aleksandrii, dorównywała ilościowo marynarce włoskiej i biła ją na głowę jakością, duchem bojowym i tradycjami morskimi.

Praktycznie biorąc Wavełł posiadał na froncie libijskim zaledwie dwie dywizje (7 dywizja „Desert Rats” — Szczurów Pustynnych oraz 4 dywizja hinduska). Inne dywizje, a więc 6 australijska, nowozelandzka, 9 australijska i polska Samodzielna Brygada Strzelców Karpackich, rozlokowane były w rejonie delty Nilu i znajdowały się w stadium organizacji, szkolenia i dozbrajania.

Gdy we wrześniu 1940 roku ruszyły naprzód armie marszałka Grazzianiego, żadna ludzka siła nie potrafiłaby ich powstrzymać, a zajęcie Kanału Sueskiego miało stać się tylko kwestią czasu. Los zrządził inaczej.

Opóźniane przez 7 brytyjską dywizję wojska włoskie posunęły się wprawdzie około 100 kilometrów w głąb Egiptu, zajęły nadgraniczne forty Capuzo, Sollum i przełęcz Halfaya, a później rejon Sidi-Barani, ale zatrzymały się w miejscu, zaś ostrożny Grazziani zajął się umacnianiem zdobytego terenu i budową wspaniałej asfaltowej szosy, wiodącej z Tobruku. Jakby urągając przeznaczeniu, -Włosi

nazwali tę szosę „Via della Vittoria" — Droga Zwycięstwa. Nie przewidzieli tylko, że Via della Vittoria prowadzić miała do zwycięstwa ich przeciwników.

Budował więc szosę Grazziani, pysznił się afrykańskim sukcesem Mussolini, przegrupowywały się włoskie wojska, szykowały się do uroczystych celebracji w Kairze i w Aleksandrii i... stały w miejscu. Stały tak przez całą jesień 1940 roku, a potem ruszyły, lecz w odwrotnym kierunku, bowiem generał Wavell, wykorzystawszy sytuację, z zimną krwią zainicjował niesłychany, niemal bez precedensu w historii wojen bluff. Siłą zaledwie dwóch dywizji uderzył niespodziewanie na Włochów w dniu 8 grudnia 1940 roku, zaskoczył ich i odniósł piękne zwycięstwo. W przeciągu tygodnia rozbita została armia włoska umocniona w rejonie Sidi-Barani, w przeciągu miesiąca większa część Cyrenajki wpadła w ręce brytyjskie wraz z twierdzami Bardią i Tobrukiem, Po następnych dwóch miesiącach wojska Wavella zajęły całą Cyrenajkę (łącznie z Benghazi), zniszczyły armię Grazzianiego i wzięły do niewoli ponad 200 000 żołnierzy włoskich oraz ogromne ilości sprzętu i zapasów wojennych.

Znaczenie tego sukcesu było ogromne, ale Wavell bynajmniej nie zamierzał poprzestać na jednym zwycięstwie. Następny bluff: front w Cyrenajce ogołocony z wojsk brytyjskich, które przerzucono błyskawicznie do Sudanu, skąd uderzono na Abisynię. Przy pomocy powstańczych oddziałów cesarza Haile Selassie zlikwidowana została druga wielka armia włoska, a książę A os ta zmuszony został do kapitulacji.

Niestety, ogólna sytuacja uniemożliwiła dokończenie dzieła generała Wavella na Bliskim Wschodzie. Wiosną 1941 roku powstała paląca potrzeba wsparcia Grecji w jej rozpaczliwej obronie przeciw nacierającym hordom hitlerowskim. Wavell utworzyć musiał brytyjski korpus ekspedycyjny (dowodzony przez generała Wilsona). W skład tego korpusu, liczącego około 60 000 ludzi, weszły doborowe jednostki, które wykazywały swą wartość w Cyrenajce, oraz posiłki pościągane ze wszystkich krańców brytyjskiego imperium. Wiadomo, że kampania grecka zakończyła się niepowodzeniem, którego przyczyną była ogromna przewaga Niemców, wydłużenie linii zaopatrzeniowych Brytyjczyków i brak czasu dla odpowiedniego zorganizowania frontu w Grecji. Po załamaniu się armii greckich korpus Wilsona rozpoczął odwrót kierując się do portów, z których flota brytyjska ewakuowała wojska częściowo do Egiptu, częściowo zaś na Kretę. Straty w ludziach i sprzęcie były wielkie, mogłyby one zostać jednak szybko uzupełnione, gdyby na arenie frontów Bliskiego Wschodu nie pojawił się generał Rommel, a wraz z nim wyborowe oddziały „Afrika Korps".

Od chwili wylądowania „Afrika Korps" w Północnej Afryce rozpoczęły się osiemnastomiesięczne zmagania, polegające na krótkotrwałych bitwach i długotrwałych ucieczkach i pogoniach. Jednym bowiem z najcharakterystyczniejszych czynników walk afrykańskich były problemy pokonania ogromnych przestrzeni (bardzo trudnych terenowo) i zapewnienia

odpowiedniego zaopatrzenia w materiały wojenne, paliwo, żywność i wodę. Gdy armia jednej strony zwyciężała i oddalała się od swych baz, problem zaopatrzeniowy stawał się coraz trudniejszy, gdy zaś armia ta przegrywała i przybliżała się do baz, problem malał. Stąd paradoks: pobicie przeciwnika i pogoń za nim oznaczały tak wielkie wydłużenie linii zaopatrzenia, że uniemożliwiało ono ostateczne zwycięstwo.

Wystarczy przyjrzeć się mapie Północnej Afryki, by zrozumieć znaczenie i wymowę tysięcy kilometrów pustyni.

Oczywiście działo się tak dlatego, że żadna ze stron walczących przez długi czas nie dysponowała ani dostateczną ilością wojsk, ani wystarczającą ilością sprzętu. Anglicy, których przemysł pracował pełną parą, wyposażyć musieli w sprzęt przede wszystkim wojska w Wielkiej Brytanii, które po ewakuacji w Dunkierce przez długi czas używały na przykład dział wycofanych z przeróżnych muzeów, a poza tym mieli ogromne trudności związane z dowozem drogą morską. To zaś wszystko, co zdołali dostarczyć na Bliski Wschód, poszło do Grecji wraz z korpusem Wilsona. Niemcy, których zaopatrzenie szło z Włoch, a raczej poprzez Włochy, trudności podobnych nie mieli, ale koncentrowali się na wyczerpującej walce w Związku Radzieckim.

Gdy na skutek posunięć Hitlera Trzecia Rzesza znalazła się twarzą w twarz z połączonymi potęgami Związku Radzieckiego, Stanów Zjednoczonych i Wielkiej Brytanii, wygrana niemiecka stanęła pod wielkim znakiem zapytania. W roku 1942 mieli Niemcy podobną okazję jak w roku 1940: wyparcie Brytyjczyków z basenu Morza Śródziemnego przez zamknięcie zarówno zachodnich, jak i wschodnich wejść w te rejony! W roku 1940 plan opanowania Bliskiego Wschodu został zarzucony, a akcja włoska unicestwiona. W lipcu 1942 okazja była korzystna. Armie niemieckie, które rozpoczęły swą ofensywę w momencie, gdy Anglicy nie posiadali żadnych poważniejszych sił w Egipcie, stanęły po błyskawicznym marszu poprzez Cyrenajkę pod El Alamein, w odległości zaledwie około stu kilometrów od Aleksandrii i Kanału Sueskiego. Asfaltowa droga Via delia Vittoria użyta została po raz trzeci.

Gdyby w ręce hitlerowców wpadł Kanał, otwarte zostałyby dla nich niebywałe możliwości. Wyparłszy Brytyjczyków z Północnej Afryki, mogliby z łatwością zdobyć Maltę, Gibraltar i Cypr, a później w ogromnej operacji kleszczowej zdołaliby być może połączyć swe siły na Bliskim Wschodzie z armiami idącymi przez Kaukaz.

Gorącym orędownikiem tak dalekosiężnych planów był m.in. w Niemczech generał Erwin Rommel. O niewielu generałach ostatniej wojny pisano tak dużo jak o nim, przynajmniej na Zachodzie. Dodać trzeba, że opinie o nim były sprzeczne. Z jednej strony reklamowano go jako geniusza wojskowego, z drugiej oskarżano o kompletne dyletanctwo. Ciekawe, że właśnie Hitler przy pomocy Goebbelsa zapoczątkował „legendę" Rommla, ciekawsze, iż prasa zachodnia, angielska i

amerykańska rozdęła tę legendę do niebywałych rozmiarów. Atakowali zaś Rommla wyżsi sztabowi oficerowie niemieccy, którzy robili wszystko, by przypisać odniesione przez Rommla zwycięstwa szczęściu, a nie jego zdolnościom i umiejętnościom.

Rommel wiele zawdzięczał Hitlerowi. W czasie pierwszej wojny światowej, jako młody oficer, odznaczony został wprawdzie najwyższym orderem, Pour Le Mórite, niemniej później kariera jego uległa zahamowaniu. Dopiero po dojściu Hitlera do władzy wyznaczono go na instruktora przybocznej straży führera. Teraz dostąpił łask. W 1939 roku w okresie najazdu na Polskę Rommel pełnił funkcję komendanta Głównej Kwatery Führera, podczas ofensywy na froncie zachodnim był już dowódcą dywizji pancernej, zaś na wiosnę 1941 roku, jak już wspomniano, stanął na czele swego „Afrika Korps” w Trypolisie[3].

Jego sława roztaczać poczęła szersze kręgi. Podczas gdy w kwietniu 1941 wyborowy korpus generała Wilsona prowadził desperackie walki odwrotowe i wycofywał się w największym pośpiechu z Grecji, niemiecki „Afrika Korps” z szybkością błyskawicy posuwał się ku Egiptowi. Szczęśliwie Wavell zdołał uniknąć rozbicia swych nielicznych oddziałów. 9 australijska dywizja wymknęła się z „objęć” Niemców i obsadziła twierdzę Tobruk, odpierając wszelkie ataki przeciwnika. Wobec tego Rommel, nie czekając na zdobycie Tobruku, pozostawił pod nim dywizje włoskie, sam zaś na czele „Afrika Korps” osiągnął w szalonym pościgu granicę Egiptu.

Niemiecki generał nie mógł jednak posunąć się dalej. Musiał zatrzymać się, bowiem oddziały jego korpusu znalazły się w stanie zupełnego w czerpania. Brakowało im zaopatrzenia, pali i wody. Równocześnie Anglicy wysunęli do przodu swe ostatnie rezerwy i stawili opór, który zdecydował o zakończeniu pierwszej ofensywy Rommla. W dodatku na tyłach niemieckich pozostała potężna i trudna do zdobycia twierdza Tobruk.

Gdy Rommel zrozumiał, że przy pomocy rozporządzalnych sił nie zdoła w szybkim czasie wszcząć ponownie ofensywy, zdecydował się na oblężenie Tobruku. Rozpoczęło się - ono w maju 1941 roku, ale nie doprowadziło do sukcesów hitlerowców. Obrońcy trzymali się dzielnie pomimo straty części pozycji (wzgórze Medauar). W czerwcu nastąpiło nieudane natarcie Wavella w kierunku na Tobruk, mające na celu odblokowanie twierdzy, Brytyjczycy stracili ponad 100 czołgów i zaprzestali ataków. Okazało się, że rozgrywka z „Afrika Korps” jest trudniejszym przedsięwzięciem niż walki z Włochami.

Na frontach Bliskiego Wschodu zapanował teraz względny spokój. Poprzez lato 1941 roku obie strony gromadziły siły sprzęt wojenny. Po stronie brytyjskiej nastąpiła reorganizacja, generał Wavell odszedł do Indii, jego miejsce zajął generał Auchinleck, wojska zaś zostały zorganizowane w trzy armie: Ósma Armia na

[3] „Afrika Korps” liczył wówczas zaledwie dwie dywizje

Pustyni Libijskiej (ta właśnie Armia zyskała sobie sławę w dalszych działaniach), Dziewiąta Armia w Palestynie i w Syrii, Dziesiąta Armia w Iraku i w Persji. W połowie sierpnia do Tobruku przetransportowana została cała polska brygada, która od tej chwili aż do grudnia bohatersko uroniła twierdzy wespół Z.Australijczykami, a później Anglikami.

W dniu 18 listopada 1941 roku rozpoczął się następny akt afrykańskiego dramatu: ubiegając przygotowaną ofensywę Rommla o zaledwie trzy dni, generał Auchinleck uderzył na Niemców. Tym razem szale zwycięstwa wahały się przez dłuższy czas. Na piaskach pustyni, w okropnych warunkach, często pozbawieni wody i żywności, walczyli wyczerpani żołnierze niemieccy i brytyjscy, przelewały się cielska czołgów, grzmiały ciężkie działa, warczały w górze silniki samolotów. W poszczególnych fazach bitwy raz górę brali Niemcy, raz Anglicy, wreszcie jednak, gdy „Afrika Korps” poniósł bardzo poważne straty, uwolniono Tobruk, a w kilka dni później rozpoczął się pościg za wycofującymi się siłami niemieckimi. W pościgu tym, odbywającym się po nadbrzeżnej szosie i po cięciwie łuku Cyrenajki, oddziały brytyjskie, przemęczone i wyczerpane, nie zdołały zlikwidować jednostek niemieckich. Rommel wycofał się w rejon El Ageila (nad zatoką Syrta), dokładnie na pozycje, z których rozpoczynał swą pierwszą ofensywę.

W grę teraz weszły problemy linii komunikacyjnych. Auchinleck znalazł się daleko od swych baz, Rommel blisko. Zanim Ósma Armia zdołała przygotować się do następnego natarcia, generał Rommel uderzył w końcu stycznia. Nastąpił jeszcze jeden „afrykański kontredans”. Po kilkudniowych walkach w rejonach Antelat, Msus i Charuba wojska brytyjskie wycofały się do okolic Mekili, bronionych przez oddziały polskie i przez brygadę „Wolr;, :.h Francuzów”, a nieco później na pozycje w rejonie Gazala. Po próbie niemieckiego natarcia, unicestwionej głównie dzięki lotnictwu RAF, nastąpiła krótka pauza, po której (w nocy z 26 na 27 maja 1942 roku) inicjatywa przeszła w ręce Rommla. Zadawszy ogromne straty brytyjskim wojskom pancernym „Afrika Korps” parł naprzód. Próba powtórnego utrzymania przez Anglików Tobruku nie udała się, padały jedna po drugiej pozycje Ósmej Armii i w krótkim czasie uciekające wojska brytyjskie oraz goniące je oddziały niemieckie znalazły się w okolicach EJ Alamein.

Szczęśliwie pozycje te, znajdujące się na stosunkowo wąskim pasie'pomiędzy Morzem Śródziemnym i depresją Kattara, zdołano umocnić, toteż mimo dosyć głębokiego wyłomu, dokonanego przez Rommla bezpośrednio z marszu (dzień 1 lipca 1942 roku), Brytyjczycy odparli dalsze ataki. Zwycięstwo niemiecko-włoskie było już jednak tak blisko, iż wydawało się, że wystarczy sięgnąć ręką, by zdobyć nie tylko Kair i Aleksandrię, ale i Kanał Sueski, a wraz z nim przebogate złoża naftowe.

W lipcu generał Rommel oświadczył: „Będę w Kairze w przeciągu trzech lub czterech dni”.

Radio niemieckie zdołało już rozgłosić ostateczne zwycięstwo na Bliskim Wschodzie, pękaty Mussolini przyleciał do Tobruku, by nie spóźnić się na triumfalny wjazd do Aleksandrii, a Włosi, niepomni na losy Via della Vittoria, wybili pamiątkowy medal dla uczczenia zwycięstwa w Egipcie![4]

Mijały jednak tygodnie, a Brytyjczycy„ niczym sfora zajadłych buldogów, trzymali El Alamein. Wojska Rommla znajdowały się u kresu sił. Brakowało im zaopatrzenia, sprzętu, żywności, paliwa, a przede wszystkim wody. Nie mogły atakować.

Mimo że Mussolini wrócił jak niepyszny do Włoch, nie doczekawszy się triumfalnego wjazdu do Aleksandrii, generał Eornmel, jeszcze dnia 3 października 1942 roku, w czasie swej wizyty w Berlinie, oświadczył grupie zagranicznych dziennikarzy:

> „Znajdujemy się dziś o sto kilometrów od Aleksandrii i trzymamy w ręku klucz do Egiptu, mamy zaś zdecydowany zamiar wejścia do tego kraju. Posunęliśmy się tak daleko nie po to, by nas odrzucono w takim czy innym czasie. Możecie polegać na tym, iż utrzymamy to wszystko, cośmy zdobyli”.

Trudno odpowiedzieć, czy Rommel wierzył we własne słowa. W każdym razie zgoła innej opinii byli zarówno Churchill, który w tym czasie udał się na Bliski Wschód, jak i nowo mianowany naczelny wódz brytyjski Alexander, jak wreszcie nowy dowódca ósmej Armii, generał Montgomery. Nie wystarczało jednak wyznaczenie nowych dowódców. Wraz z nimi napłynęły z Anglii znaczne posiłki: 51 szkocka dywizja, dwie dywizje pancerne oraz wielkie ilości nowych dział. Wzmocniono co prawda i „Afrika Korps” (o dwie dywizje i sprzęt artyleryjski), ale dnia 23 października na wąskim froncie. El Alamein zagrzmiało ponoć tysiąc brytyjskich dział, lotnictwo RAF rozpoczęło skoncentrowane bombardowania, a marynarka Royal Navy całą potęgę ognia swych pokładowych armat skierowała na nadbrzeżne pozycje niemieckie. W nocy z 23 na 24 października linie Rommla zostały przełamane na szerokości 10 kilometrów i głębokości 8 kilometrów. Dwunastego dnia bitwy, po wielkim starciu wojsk pancernych, Niemcy załamali się, a po dalszych dwóch dniach rozsypali się w panicznej ucieczce, pozostawiając na pastwę Anglików nie tylko swój sprzęt, ale i liczne jednostki włoskie. Szosa Via delia Vittoria użyta została bojowo po raz ostatni.

6 listopada Anglicy zajęli Mersa Matruch, 13 listopada Tobruk, a w końcu miesiąca osiągnęli pozycje El Ageila. Tutaj zatrzymali się na pewien czas, bowiem przybyłe posiłki włoskie i niemieckie utrudniły marsz naprzód, niemniej w

[4] Autor tej pracy zdobył, w czasie swego pobytu na Zachodniej Pustyni, jeden egzemplarz takiego medalu.

połowie grudnia przedarto się poprzez El Ageila, a dnia 23 stycznia, po przebyciu 2000 kilometrów, Ósma Armia zajęła Trypolis.

Przegrana pod El Alamein spowodowana była przede wszystkim ignorancją Hitlera i niedocenianiem afrykańskiego frontu przez jego sztab. Obecność wojsk niemieckich w Afryce uważana była przez długi czas jedynie jako gest w stronę Mussoliniego. Według relacji generała von Thoma, następcy Rommla w pustyni, Hitler był głęboko przekonany, iż Włosi potrafią sami utrzymać Północną Afrykę, a dwie niemieckie dywizje stanowić miały raczej wsparcie moralne oraz miały nie dopuścić, by wypadkiem Włosi... nie przenieśli się do obozu przeciwników.

Marszałek Keitel w wywiadzie udzielonym po wojnie angielskiemu pismu „Daily Graphic" stwierdził:

> „Jedną z największych straconych przez nas okazji był El Alamein. Powiedziałbym, że w tym czasie byliśmy bliżej zwycięstwa niż w jakimkolwiek innym okresie wojny. Niewiele potrzebowaliśmy wtedy, by zdobyć Aleksandrię i posunąć się do Suezu i Palestyny. Nie byliśmy jednak dostatecznie silni na tym froncie z powodu rozlokowania naszych wojsk, a przede wszystkim z powodu wojny z Rosją".

Niezależnie jednak od tego, jakie pomyłki i błędy popełniał Hitler i jego sztab, niezależnie od tego, jaką opinią cieszył się generał Rommel, ‚Afrika Korps" zdołał wycofać się, , uratować część swych sił i zatrzymać się na pozycjach Mareth Line, ufortyfikowanej linii na dawnej granicy francusko-włoskiej pomiędzy Tunezją i Trypolitanią. Na linii tej wyczerpane wojska Rommla znalazły odpoczynek, możność przegrupowania się i reorganizacji.

Gdy jednak Rommel wykonywał swój wielki odwrót, duże armie anglo-amerykańskie wylądowały na plażach Casablanki, Rabatu, Oranu i Algieru we francuskiej Północnej Afryce. Wywiad niemiecki, który już poprzednio popełnił wiele gaf, i tym razem nie stanął na wysokości zadania. Admirał Kranćke, dowodzący niemiecką obroną morską na zachodzie, przyznał otwarcie:

> „Ani przygotowania, ani przesunięcia barek inwazyjnych nie były znane sztabowi niemieckiej marynarki wojennej, w wyniku tego nie wysłaliśmy łodzi podwodnych pod brzegi afrykańskie"[5].

Lądowania anglo-amerykańskie odbyły się bez przeszkód ze strony nieprzyjaciela, a ich rezultatem było, iż całość armii przeciwnika znalazła się, używając powiedzenia, pomiędzy młotem i kowadłem. Od wschodu napierała Ósma Armia brytyjska pod dowództwem generała Montgomery'ego, od zachodu szły armie anglo-amerykańskie dowodzone przez Eisenhowera.

[5] Według raportu wywiadu brytyjskiego: „German Naval Preparations in the West".

Dla uratowania beznadziejnej sytuacji Hitlei zdecydował się wówczas na wysłanie dużych posiłków do Afryki. Generał Rommel, zwrócony naj wschód, oraz generał von Arnim, zwrócony na zachód, mieli teraz pod sobą około 120 000 żołnierzy niemieckich oraz taką samą liczbę żołnierzy włoskich,, mieli liczne jednostki lotnicze, czołgi i artylerię. Gdyby Rommel dysponował połową tych sił pod El Alamein...

Napór anglo-amerykański stawał się coraz potężniejszy, ogromne obcęgi zaciskały się dokoła Tunezji. Poprzez żółtawe morza pustynnych diun szły nieprzerwanie karawany ciężarówek, przetaczały się gąsienice czołgów, na pustynne lotniska Algieru” i Trypolitanii spływały z nieba coraz liczniejsze jednostki nowoczesnych samolotów.

W tym właśnie czasie, gdy pod najeżonymi działami umocnieniami Mareth Line rozparła siej Ósma Armia i opanowując pobliskie doliny szykowała się do decydującego natarcia, na rozprażonych piaskach Zachodniej Pustyni pojawiła się grupa polskich pilotów, by wziąć czynny udział w ostatnich aktach afrykańskiego dramatu.

„CYRK” PRZYBYWA NA MIEJSCE

Jest rzeczą zrozumiałą, iż „Cyrk Skalskiego” nie mógł odegrać znaczniejszej roli w całości działań lotniczych na pustyni. Był zbyt małą jednostką w stosunku do ciągle rosnących sił powietrznych Royal Air Force[6] oraz United States Army Air Force[7]. O ile jednak ilościowo nie był w stanie się z nimi mierzyć, to jakościowo stał na równym, a prawdę mówiąc na znacznie wyższym poziomie. Okazało się to wkrótce po rozpoczęciu latania przez polskich myśliwców.

Gdy tylko wylądowały samoloty transportowe, a polscy myśliwcy znaleźli się na piasku lotniska Bu Grara, położonego w pobliżu Mareth Line, ciężarówki przewiozły ich do kasyna pilotów dywizjonu nr 145, w skład którego miał wchodzić Polish Fighting Team. Lotnictwo Ósmej Armii posiadało w tym czasie tylko jedno skrzydło[8] czysto myśliwskie, złożone z trzech dywizjonów wyposażonych w samoloty Spitfire Mk. V i dowodzone przez podpułkownika (Wing Commander) Petera Olvera. Skrzydło to stacjonowało właśnie na lotnisku Bu Grara. Poza myśliwcami istniały liczne dywizjony samolotów myśliwsko-bombowyeh na Kittyhawkach i rów/nie liczne jednostki bombowe, przeważnie na samolotach typu Mitchell. Lotnictwo transportowe, ważne ze względu na wielkie

[6] Królewskie Siły Powietrzne
[7] Lotnictwo Sił Lądowych Stanów Zjednoczonych
[8] Skrzydło było związkiem taktycznym, składało się zwykle z 2—3 dywizjonów myśliwskich

odległości, zorganizowane było doskonale i składało się z wielu typów samolotów dwu- i czterosilnikowych. Cały sprzęt lotniczy dostarczany był na Zachodnią Pustynię drogą okrężną: statkami z Anglii lub ze Stanów Zjednoczonych do portu w Takoradi w Zachodniej Afryce (Gold Coast), stamtąd zaś powietrzem w poprzek Czarnego Kontynentu do Egiptu. Warto zaznaczyć, że w transportowaniu tych samolotów czynny udział brali Polacy, których jednostka stacjonowała w Takoradi.

Angielski dywizjon myśliwski 145 od dłuższego czasu dowodzony był przez ochotnika amerykańskiego, majora (Squadron Leader) Lence'a Wade'a. Ciekawa to była postać, tak jak ciekawy był cały skład osobowy dywizjonu. Wade pochodził z Teksasu, do lotnictwa angielskiego zgłosił się na samym początku wojny i długi czas spędził w Afryce, stając się prawdziwym pustynnym wygą. Opalony na ciemny brąz, łysawy, z czarnym wąsikiem, szybki w ruchach i w mowie, doskonały, wytrawny pilot. Na koncie miał osiemnaście zwycięstw powietrznych, a liczba ich urosnąć miała w następnych miesiącach do dwudziestu czterech, dopóki Wade nie zginął nad Włochami w locie bojowym.

Dywizjon 145 był prawdziwą Ligą Narodów czy jak kto chce Obozem Narodów Zjednoczonych. Eskadrą „A” dowodził wysoki i chudy Nowozelandczyk, kapitan (Flight Lieutenant) I. Heskett. Dowódcą eskadry „B” był Rodezyjczyk H. Shand, niewielki i spokojny człowiek, o miękkim, melodyjnym głosie i nienagannych manierach, a w dodatku doskonały i popularny wśród podwładnych pilot. Adiutantem był Anglik, kapitan L. Gibson. Poza tym piloci werbowali się z Anglii, Irlandii, Australii, Nowej Zelandii, Południowej Afryki, Rodezji, Kanady, a nawet z Argentyny. Byli to przeważnie wytrawni piloci, obeznani z pustynią i sposobami walki w Afryce, zahartowani i przyzwyczajeni do nieustannych zmian miejsca postoju — zjawiska dosyć charakterystycznego na tamtejszym froncie. Przeżyli już oni niejedną pogoń za „Afrika Korps” i... niejedną ucieczkę.

Personel techniczny, obsługa samolotów, kierowcy, kucharze i tym podobni byli przeważnie Anglikami, równie doświadczeni w swym fachu i otrzaskani z pustynią jak piloci. Ludzie ci pracowali w niezwykle trudnych i prymitywnych warunkach, grzebali się przy samolotach w niebywałej spiekocie, w czasie dokuczliwych wichrów pustynnych, a pracy ich należą się wyrazy najwyższego uznania...

Do takiej to jednostki dostała się polska eskadra myśliwska. Przyjęto Polaków z otwartymi rękami, ale Brytyjczycy spoglądali nieco nieufnie, jakby nie chcąc przedwcześnie wydawać opinii o nie znanych im przybyszach. W myśliwskim Skrzydle Zachodniej Pustyni zwykło się cenić czyny, nie zaś słowa. Cztery dni minęły, nim Polacy rozpoczęli latanie. Spowodowane to zostało faktem, że samoloty dla eskadry były w drodze i nadeszły w dwa dni po naszym przylocie. Oczywiście trzeba było dokonać zwykłych inspekcji i obsługa techniczna, złożona

z samych Anglików, pracowała bez przerwy, by przygotować samoloty na dzień 16 marca, kiedy to „Cyrk Skalskiego" rozpoczął właściwą pracę.

Wykorzystując wolny czas zapoznawaliśmy się z lotniskiem Bu Grara, z lokalnymi przepisami latania, bardzo zresztą nielicznymi, z rodzajami lotów bojowych i z pracą innych dywizjonów. W pustynnym Skrzydle każdy dywizjon był samowystarczalny, posiadał swój oddzielny obóz, miał własną obsługę ziemną, tabor samochodowy, kuchnię oraz kasyna pilotów i personelu technicznego. Pomiędzy samolotami dywizjonu 145, rozrzuconymi na południowym skraju lotniska, rozbity był duży namiot, gdzie urzędował dyżurny telefonista, gdzie przesiadywali piloci w służbie i dywizjonowy oficer taktyczny, tak zwany. Intelligence Officer. Ten namiot, nazywany „ops", koncentrował w sobie dowodzenie jednostką. Tu nadchodziły rozkazy z dowództwa Skrzydła w sprawie lotów, tu piloci dowiadywali się o najnowszych zarządzeniach, tu wisiały mapy z naniesioną linią frontu, lokacją nieprzyjacielskich lotnisk i centrów obrony przeciwlotniczej, tu wreszcie składano meldunki po zakończeniu lotów.

Obóz Skrzydła rozbity był na pustkowiu, a tuż ta obozem rozpoczynała się pustynia, ciągnąca się dziesiątkami kilometrów we wszystkie strony.

Najbliższą miejscowością było miasteczko Medenine, na pół zrujnowana przez działania- wojenne mieścina arabska, złożona z prymitywnych lepianek, pozbawiona sklepów, gospód i tego wszystkiego, czego wymaga się normalnie od osady, pretendującej do miana miasteczka. Ten prymitywny brak wygód, brak jakichkolwiek rozrywek kulturalnych dał się dobrze we znaki Polakom przyzwyczajonym do dotychczasowego komfortu stałych lotnisk w Anglii. Niemniej nie po wygody i nie po komfort eskadra jechała do Afryki, toteż nikt, nawet najzajadlejsi pesymiści „Cyrku", nie narzekał, tym bardziej że wkrótce okazało się, iż działania powietrzne były nad wyraz obfite i owocne w nie byle jakie rezultaty.

Bu Grara odległe było od linii frontu o szesnaście mil angielskich i stale słychać było grzmot dział. W nocy na zachodzie widniała łuna, czasami widywało się wybuchy poszczególnych pocisków. Nic dziwnego, przecież walki naziemne trwały bezustannie, generał Rommel starał się opóźnić brytyjskie uderzenie i odwrócić losy afrykańskiej kampanii. Daremne to były usiłowania. Na krótko przed przybyciem Polish Fighting Team przeprowadzona została niemiecka ofensywa na Meclenine, mająca na celu zdezorganizowanie Ósmej Armii i opóźnienie jej ataku na Mareth Line, a jednocześnie rozbicie i pozbawienie ducha bojowego dywizji amerykańskich, zajmujących lewą flankę Ósmej Armii. Do boju ruszyła doświadczona w walkach niemiecka 21 dywizja pancerna i zaatakowała świeże i młode bojowo oddziały amerykańskie, rozrzucone szeroko w rejonie Gafsa. Jednocześnie zaś spoza Marcth spłynęły wojska na Ósmą Armię. Ofensywa ta załamała się szybko w ogniu wytrawnej artylerii brytyjskiej, niemniej Rommel odniósł spore sukcesy. Niemieckie oddziały pancerne przeszły przełęcz Faid do

Sbeitla, Gafsa i Feriana, zajęły przełęcz Kasserine, zadały przy tym takie straty Amerykanom, iż musieli się oni wycofać, by uniknąć okrążenia od południa. Równocześnie jednak wojska brytyjskie ruszyły do kontrofensywy, a rezultat był taki, iż Rommel zatrzymał się na przełęczy Kasserine, Amerykanie zaś, odzyskawszy pewność siebie i zdoławszy się zreorganizować, podsunęli się do Maknassy, by zagrodzić w ten: sposób tyłom Mareth Line. Niemcy wycofali się poza potężne fortyfikacje, zapanował względny spokój, obie strony wiedziały jednak doskonale, iż w ciągu najbliższych tygodni, a może nawet i dni, dojdzie do decydującego starcia. Potężne kleszcze zaciskały się nieubłaganie wokół Tunezji.

Po nieudanej ofensywie Rommel opuścił Afrykę. Jedne źródła twierdzą, iż uczynił to ze względów zdrowotnych, inne zaś bez ogródek wysuwają odmienne przyczyny: Rommel nie spełnił swego zadania, trzeba było go odwołać. Kwestia pozostaje otwarta, dość, iż Rommel wrócił do Niemiec, a jego miejsce zajął generał von Arnim.

Podczas tych wszystkich operacji naziemnych, podczas zasadniczych przesunięć w dowództwie niemieckim polska eskadra przygotowywała się do akcji. W dniu 16 marca każdy z naszych pilotów wykonał krótki orientacyjny lot nad lotniskiem i okolicą, by zapoznać się z terenem i ze sposobami startu i lądowania. Zamiast bowiem asfaltowych pasów startowych istniały w Bu Grara piaszczyste drogi, z grubsza wyznaczone pustymi beczkami po benzynie. Startujące i lądujące samoloty podrywały w górę chmury pyłu, długo trzymające się w powietrzu i utrudniające innym pilotom obserwację. Zamiast zaś łatwych do rozpoznania punktów orientacyjnych na lewo i na prawo ciągnęła się . pustynia, szczęśliwie urozmaicona pasem wybrzeża oraz tafiami wyschniętych słonych jezior, których powierzchnia lśniła zwodniczo w afrykańskim słońcu i dawała złudzenie powierzchni jakiejś gigantycznej ślizgawki, sztucznego lodowiska. Niestety, było to złudzenie, o chłodzie i lodzie trzeba było zapomnieć na przeciąg dłuższego czasu.

Przygotowania naszej eskadry trwały niezwykle krótko — po prostu pół dnia. Na loty treningowe zespołowe i na zgrania się zespołu czasu nie było, mieliśmy „dotrzeć się” podczas właściwych lotów bojowych. Nie martwiło nas to zbytnio, znaliśmy się dobrze, a w dodatku taktyka powietrzna była jednolita we wszystkich polskich dywizjonach w Anglii. Wiedzieliśmy więc z góry, w jakim szyku lecieć będziemy po starcie i jakie ugrupowanie przyjmiemy nad terenem nieprzyjaciela. Takie szczegóły, jak szybkość przybierania szyku bojowego (ze względu na bliskość frontu) czy też przyzwyczajenie się do operowania w sześć samolotów (zamiast pełnej dwunastki dywizjonu), wyjaśnił nam Stach Skalski, na ziemi, wtrącając przy tym zdanie, które powtarzał przy każdej okazji od wyjazdu z Anglii: „Musimy naprawdę pokazać, co potrafimy!”

Rzecz jasna, iż zdanie to podzielał każdy członek eskadry.

Zanim jednak „Cyrk" znalazł okazję pokazania, co był wart, musiał pokazać, iż nie obawiał się trudów pustynnego życia. Nie było ono idealne. W namiotach było ciasno, ledwie wystarczało miejsca na złożenie skromnych bagaży koło legowisk. Wodę ceniono na wagę złota, wydzielano ją w małych ilościach, co zresztą znakomicie i upraszczało poranną i wieczorną toaletę. Jedna blaszanka na dzień — to wszystko.

Jedzenie było monotonne. Dostawaliśmy cztery posiłki dziennie. Trzy z nich składały się z „bully beef" z konserw, czyli swego rodzaju odmiany wołowiny, na podwieczorek podawano herbatę i suchary z marmoladą. Chleb, jako luksus, dostawaliśmy raz na tydzień. Była to racja żołnierska; pod względem wyżywienia wszyscy na pustyni zostali zrównani. Nie zdarzyło się jednak, by ktokolwiek narzekał, mimo że niestrawność! i dolegliwości żołądkowe były na porządku dzienlnym.

Tego rodzaju jednak kłopoty czy też niewygody doskwierały głównie wtedy, gdy nie było nic do roboty i dopóki nie rozpoczęły się działania bojowe. Z chwilą gdy polska eskadra zabrała się do pracy w powietrzu, niemal wszyscy jej członkowie zapomnieli o trudnych warunkach pustynnych i skoncentrowali się na swych zadaniach.

Już zaś wieczorem dnia 16 marca Stach Skalski wyszedł z namiotu dowódcy Skrzydła z wielce tajemniczym wyrazem twarzy i, nie wymieniwszy słowa z żadnym z nas, zasiadł w kącie kasyna pilotów, skrobiąc coś tajemniczo w swym notesie, oprawnym w czarne płótno.

Zawartość notesu mieliśmy poznać dopiero następnego dnia.

STANISŁAW SKALSKI

Staszka Skalskiego spotkałem po raz pierwszy w roku 1941, gdy po przejściu kursu myśliwskiego dostałem się wreszcie do dywizjonu bojowego, toruńsko-poznańskiego dywizjonu 306. Byłem wtedy myśliwskim żółtodziobem. Skalski dowodził eskadrą „B" dywizjonu, był doświadczonym pilotem myśliwskim, miał poza sobą zwycięskie walki września 1939 roku, miał również zwycięskie walki sierpnia i września 1940 roku. Wyrabiał się wówczas na jednego z naszych najwybitniejszych myśliwców, pełnię jednak sławy osiągnąć miał pod sam koniec wojny, gdy uzyskał najwyższy pośród Polaków wynik: dziewiętnaście zwycięstw, dziewiętnaście zestrzeleń w powietrzu.

Postać Stanisława Skalskiego jest dziś powszechnie w Polsce znana. Człowiek ten przeszedł już w pewnej mierze do naszej historii lotniczej.

Skoro zaś polska eskadra afrykańska znana jest pod nazwą „Cyrku Skalskiego", skoro człowiek ten był duszą eskadry, skoro jemu właśnie w dużej mierze zawdzięczał sukcesy cały Polish Fighting Team, jest rzeczą wprost niezbędną

zapoznać się nie tylko z działaniami „Cyrku", ale przede wszystkim z osobą Skalskiego.

Powierzchowność? Raczej przeciętna. Dobrze zbudowany blondyn średniego wzrostu, o mocno przerzedzonej dziś czuprynie, o okrągławej twarzy, nieregularnych rysach, lekko zadartym nosie. Szybki, nieco nerwowy w ruchach, żywy w słowie, impulsywny, łatwo zapalny. Żadna zewnętrzna jego cecha nie zdradza zawartych w nim wartości, żadna nie wskazuje na jego myśliwskiej walory. Może tylko oczy. Przenikliwe, bystre.

Stanisław Skalski urodził się w dniu 17 listopada 1915 roku w Kodymie. Po ukończeniu gimnazjum i kursu lotniczego przysposobienia wojskowego w Łucku wstąpił ochotniczo w roku 1935 do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. Szkoła ta została właśnie zreorganizowana. Poprzednio podchorążówka zawodowa istniała tylko dla obserwatorów, a pilotów szkolono na kursach dla oficerów innych broni oraz w Szkole Podchorążych Rezerwy Lotnictwa (również w Dęblinie). Tak więc Skalskiemu udało się: poszedł wprost na pilotaż do nowej szkoły.

Po ukończeniu jej został przydzielony, po promocji na podporucznika, do eskadry myśliwskiej 4 pułku lotniczego w Toruniu. Latał tam, jaki zresztą wszyscy prawie ówcześni myśliwcy, na samolotach P-11c, górnopłatach konstrukcji inżyniera Puławskiego. O tym, że we wrześniu! 1939 roku były to samoloty zgoła przestarzałej że nie posiadały odpowiedniej szybkości ani odpowiedniego uzbrojenia, wiedzą dziś wszyscy, a najlepiej może opisuje te czasy sam Skalski w interesującej książce „Czarne krzyże nad Polską". Niemniej właśnie na tych przestarzałych P-11 odniósł Skalski swe pierwsze powietrzne zwycięstwa i od nich rozpoczął swą wojenną karierę.

We wrześniu 1939 roku uzyskał on 4¼ zestrzeleń. Ułamki w podawanych cyfrach tłumaczą się tym, że w wypadkach gdy więcej niż jeden pilot strzelał do danego samolotu nieprzyjacielskiego, zwycięstwo przyznawano czasem kilku lotnikom, dzielono je. Gdy zaś wypadków takich było więcej, ułamki bywały dosyć skomplikowane.

Gdy zakończyła się tragiczna, wrześniowa kampania, Skalski, tak jak i ogromna większość polskich pilotów, przedostał się do Rumunii, skąd okrężną drogą przez Syrię przepłynął do Francji, a później do Wielkiej Brytanii, gdzie w początkach 1940 roku poczęto organizować zalążki późniejszych Polskich Sił Powietrznych (część tych sił pozostała we Francji). Teraz lotniczy talent Skalskiego poczyna się ujawniać, dokoła jego osoby gromadzą się pierwsze promyki późniejszej sławy. W czasie Bitwy o Wielką, Brytanię walczy w polskim dywizjonie myśliwskim 302 oraz w angielskim dywizjonie myśliwskim 501. Następuje seria sukcesów: Skalski zestrzeliwuje w czasie Bitwy 5 samolotów nieprzyjacielskich na pewno i 2 prawdopodobnie. Ale dni sierpnia i września 1940 roku były gorące, Luftwaffe napierała potężnie, a mimo że Polacy latali już na

sprzęcie bez porównania lepszym, ponosili również i straty. Podczas Bitwy o Wielką Brytanię Skalski z grupką polskich zapaleńców szykuje się do lotu. Polish Fighting Team wchodzi do akcji, tajemnica czarnego notesu Stacha Skalskiego przestaje być tajemnicą, znamy już skład pierwszej szóstki na lot bojowy.

PIERWSZE LOTY

Wykołowują na start maszyny, sześć zgrabnych Spitfire'ów podrywa się w powietrze, ciągnie za sobą długie ogony pustynnego pyłu. Pierwsza okazja zmierzenia się z wrogiem ponad Afryką.

Nie trzeba jednak sądzić, iż już w tym właśnie i locie uzyskaliśmy sukcesy, że zwycięstwa posypały się jak owoce z potrząśniętej śliwy. Podobnie bywa tylko na lotniczych filmach, w rzeczywistości praca myśliwska wyglądała zupełnie odmiennie. Sukcesy, owszem, przyszły, ale porządnie trzeba było na nie zapracować, solidnie się napocić, co zresztą na pustyni nie było wcale trudne.

Pierwszy lot w dniu 17 marca 1943 roku miał i przebieg bezkrwawy, tak zresztą jak i kilka lotów następnych. Składy eskadry zmieniały się, każdy z nas był kilka razy w powietrzu, wykonaliśmy liczne patrole ponad Mareth Line, eskortowaliśmy bombowce atakujące cele na tyłach wroga. Nasza szóstka, bowiem z reguły operowaliśmy w sześć maszyn, znajdowała się przeważnie na samej górze atakujących formacji, powierzano nam osłonę górną, czyli „top cover”, zadanie odpowiedzialne, gdyż od czujności górnej formacji zależało bezpieczeństwo formacji dolnych. Niemniej, mimo że brytyjscy koledzy z dywizjonu 145 odnieśli w tym czasie kilka zwycięstw, nas jakoś omijały niemieckie Messerschmitty, nasze konto pozostawało czyste.

Poczynaliśmy się niecierpliwić. Spodziewaliśmy się wielu walk, a tymczasem, jak na złość, w powietrzu widzieliśmy tylko samoloty własnych jednostek. Praca stawała się monotonna. Służbę podzielił Skalski w ten sposób, że sześciu z nas było zajętych na lotnisku przez dwadzieścia cztery godziny, od południa do południa (oczywiście z przerwą nocną). Reszta pilotów była wolna. Cóż jednak na piasku było do roboty? Opalaliśmy się, wylegiwaliśmy na słońcu, czasem udawaliśmy się nad pobliski brzeg, bo szczęśliwie Bu Grara położone było tuż nad morzem. O jakichkolwiek rozrywkach mowy nie było.

Monotonię życia przerwał nam brytyjski atak na Mareth Line, przygotowany bardzo starannie i przeprowadzony po mistrzowsku. Podczas gdy Amerykanie stali w Maknassy, a Francuzi na południe od nich wokół Ksar Rhilane, utrudniając niemiecką służbę łączności i rozdzielając ich rezerwy, Montgomery przerwał linie Mareth. Po niesłychanie silnym przygotowaniu artyleryjskim, trwającym dwa dni (21—22 marca), brytyjska 50 dywizja sforsowała rowy przeciwczołgowe i przeprawiła własne czołgi poprzez zalane wodą tereny Wadi Zigzaou, ale

zmuszona została do cofnięcia się pod naporem dwóch niemieckich dywizji pancernych. Montgomery nadal jednak atakował Mareth, rzucał do wałki coraz nowe jednostki. Niemcy wprowadzili na linię swe rezerwy, a o to tylko dowódcy angielskiemu chodziło, bowiem już poprzednio wysłał on w pustynią, głęboko po lewej stronie Mareth, dywizję nowozelandzką dowodzoną przez generała Freyberga. Dywizja ta forsownym marszem obeszła fortyfikacje nie dostrzeżona przez nieprzyjaciela, przedarła się przez stary mur rzymski i uderzyła na Niemców w chwili, gdy zwróceni byli ku atakującym frontowo pozostałym oddziałom angielskim. Na dodatek dywizja indyjska, złożona z walecznych Gurkhów, również zaatakowała z flanki poprzez wzgórza Mutmata. Jakby tego wszystkiego nie było dosyć, amerykańskie dywizje pancerne z Maknassy dołączyły do sił brytyjskich.

Niemcy znaleźli się w położeniu nad wyraz ciężkim. Nie pomagały już potężne fortyfikacje Mareth Line. W dniu 26 marca przerzucili większość swych sił z Mareth, by zasłonić się przed atakiem z flanki. Wtedy jednak brytyjska 51 dywizja przedarła się przez fortyfikacje i pognała za uciekającym w popłochu przeciwnikiem w kierunku miasteczka Gabes. Powstrzymując Nowozelandczyków i Hindusów, „Afrika Korps”, tracąc ludzi i sprzęt wojenny, odskoczył do tyłu, formując nową linię obronną wzdłuż Wadi Akarid, naturalnej linii, ciągnącej się w dolinie, opierając się jednym krańcem o plaże Morza Śródziemnego, drugim zaś o łańcuch nie wyschniętych słonych jezior, wychodzących daleko w pustynię.

W tym właśnie czasie polski zespół, pracujący z wielkim wytężaniem na równi z innymi jednostkami myśliwskimi RAF, otrzymał nowy sprzęt, a mianowicie Spitf ire'y Mk. IX, maszyny tego typu, na jakich lataliśmy poprzednio w Anglii. Spitfire'y IX były samolotami bardzo szybkimi, charakteryzowały się doskonałą pracą na dużych wysokościach, dzięki zamontowaniu na nich dwustopniowej sprężarki. Na tych samolotach posiadaliśmy niewątpliwą przewagę zarówno nad włoskimi Macchi 202, jak nad niemieckimi Messerschmittami Me-109. Okazało się to bardzo prędko.

W dniu 28 marca piątka Polaków wystartowała, jak zwykle, na patrol na tyłach nieprzyjaciela. Szósta maszyna nie była gotowa do lotu i musiała pozostać na ziemi. Piątkę prowadził Stach Skalski (w niektórych lotach zespół dowodzony był w powietrzu przez któregoś z innych, bardziej doświadczonych oficerów). Po półgodzinnym patrolowaniu ponad arabskim miasteczkiem Sfax, podówczas znajdującym się jeszcze w rękach niemieckich, Skalski dostrzegł w oddali maszyny. Przyjrzawszy się im lepiej stwierdził, że były to samoloty nieprzyjacielskie, sześć bombowych Junkersów Ju-33 eskortowanych przez dziesięć myśliwskich Messerschmittów Me-109. Przez formację polską przebiegł jakby prąd elektryczny. Nareszcie!

Skalski bynajmniej nie przejmował się faktem, że nieprzyjaciel posiadał przewagę liczebną. Dowodził przecież swoim doborowym zespołem, miał za sobą

ludzi, na których mógł polegać. Ostrożny, rozważny manewr — Polacy znaleźli się w górze, ponad formacją wroga. Następny manewr, błyskawiczny atak od strony słońca! Manewr nieco ryzykowny, wymagający doskonałej oceny czasu, doskonałego opanowania sytuacji. Poprzez nie spodziewające się niczego myśliwce niemieckie piątka Polaków spłynęła na Junkersy, a podczas gdy trzech naszych siało zamieszanie- pośród Messerschmittów, Skalski z „Dziubkiem”: Horbaczewskim dobrali się „do skóry” bombowców.

Trysnęły serie pocisków z działek, oddawane z niewielkiej odległości, kierowane mistrzowsko, niezawodnie. Lewy silnik Junkersa staje w płomieniach, tylny strzelec walczy jeszcze, ale krótka, przelotna seria ucisza go na zawsze... Seria; w prawy silnik... Hitlerowski samolot wali się w dół, zwija się w korkociągu, pali się niczym smolna pochodnia. A obok niego drugi Junkers, niczym koszmarny bliźniak z warkoczem czarnego dymu buchającym z obu motorów.

Skalski i Horbaczewski mają po jednym zestrzeleniu, bombowce niemieckie rozbijają się na piasku. Messerschmitty, przerażone brawurowym atakiem, nie wytrzymują. Szaleńczymi przewrotami uchodzą z pola bitwy, nurkują niemal prostopadle w kierunku swych baz, gonione pewien czas przez trzech Polaków.

Piękne to było zwycięstwo, ale Stachowi Skalskiemu, rozgrzanemu spotkaniem, jeszcze było mało. W czasie walki wszystkie samoloty obniżały stopniowo wysokość i wreszcie znalazły siei tuż ponad miasteczkiem Sfax. Stach rzucił okiem na ziemię i uśmiechnął się mściwie. Trzeba trafu,! że tuż pod nim przejeżdżały cztery wielkie ciężarówki wyładowane po brzegi hitlerowskimi żołdakami, „nadludźmi” z „Afrika Korps”. Spoglądali z zaciekawieniem w niebo, przyglądali się walce, gapili się z otwartymi ustami. Głupcy, nie wiedzieli, co ich czeka.

Z wyciem silnika zwalił się Spitfire Skalskiego na skrzydło, znurkowali nagle, przelatując ponad ciężarówkami, otworzył morderczy ogień z działek i karabinów maszynowych. Skutki były niezwykłe. Przerażeni żołnierze poczęli skakać z wozów, ciężarówki stanęły w płomieniach, ulica zasłała się trupami hitlerowców i jedynie nieliczni szczęśliwcy znaleźli schronienie w bramach domów w ten sposób ocalili życie.

Piątka Polaków powróciła do bazy bez strat. „Cyrk” odniósł pierwsze zwycięstwa.

Horbaczewski to jeszcze jeden talent myśliwski. Młodszy wiekiem i doświadczeniem od Skalskiego, szybko wybijał się, a w czasie pobytu na pustyni poszczycić się mógł najwyższymi wynikami pośród Polaków — pięć pewnych zwycięstw. Później, po kampanii afrykańskiej, pozostał na Bliskim Wschodzie, przeniósł się na Maltę, dowodził brytyjskim dywizjonem we Włoszech, a po powrocie do Anglii objął w roku 1944 dowództwo polskiego dywizjonu myśliwskiego 315, wyposażonego w samoloty Mustang. Jako dowódca tego

dywizjonu, ruszył „Dziubek” Horbaczewski w sierpniu 1944 roku na pewien lot bojowy, który ukoronował niedługą, ale jakże piękną karierę myśliwca. Dywizjon jego napotkał sześćdziesiąt niemieckich myśliwców Focke Wulf Fw-190. Horbaczewski zaatakował, a w spotkaniu dywizjon 315 odniósł niezwykły sukces, jedyny w historii polskich myśliwców, przewyższający wszelkie wyczyny sławnego dywizjonu 303 z bitwy o Wielką Brytanię. Dwunastu Polaków zestrzeliło szesnaście myśliwskich samolotów wroga. Horbaczewski zestrzelił trzy Focke Wulfy i gonił za następnym, gdy dosięgła go seria pocisków wroga. Poszedł w dół w płomieniach, zginął na miejscu. Była to jedyna strata dywizjonu.

Pośmiertnie odznaczono Horbaczewskiego orderem Virtuti Militari IV klasy, nadano mu wysokie odznaczenie Distinguished Service Order, awansowano do stopnia majora. Pośmiertnie...

Zestrzelił ogółem szesnaście nieprzyjacielskich maszyn, znalazł się na samej górze myśliwskiej tabeli i gdyby nie ów nieszczęsny lot, kto wie, jak daleko by zaszedł.

Z takich ludzi składał się „Cyrk Skalskiego”.

„CYRK” POKAZUJE PAZURY

Minęło kilka dni. Niemcy usadowili się wzdłuż Wadi Akarid, wojska Montgomery'ego przegrupowały się do następnego uderzenia. Od zachodu napierali na Tunis Amerykanie generała Eisenhowera.

„Cyrk Skalskiego” nie próżnował w ciągu tych dni. Zespół wykonywał przeciętnie cztery loty dziennie, z reguły osłaniając od góry inne formacje myśliwskie i myśliwsko-bombowe. Zadania te wykonywaliśmy nie tylko ze względu na posiadanie wysokościowych maszyn, ale przede wszystkim dlatego, że dowódcy brytyjscy nabrali już do nas przekonania, zobaczyli wreszcie, iż Polish Fighting Team nie składał się z nowicjuszy, że umiał latać, walczyć i zwyciężać w każdej sytuacji, w każdym układzie sił.

I rzeczywiście, skoro tylko przełamała się „passa”, skoro tylko zapisaliśmy w pamiątkowym albumie pierwsze zwycięstwa, poszły za nimi następne spotkania z nieprzyjacielem, wiadomo zaś, iż ludzie pokroju Skalskiego, Horbaczewskiego czy Spornego nie zwykli spotkań z wrogiem kończyć bezkrwawo.

Dnia 2 kwietnia zespół wystartował w cztery, maszyny, bowiem szalejąca poprzedniej nocy burza „uziemiła” dwa Spitfire'y. Czwórka ta, w składzie: Skalski, Horbaczewski, Machowiak i Arct, w czasie patrolu ponad miasteczkiem Gabesnar prowadzona została przez radio na formację piętnastu Messerschmittów Me-109. Rezultatem walki, toczonej znowu z przeważającymi siłami, były trzy zestrzelenia pewne oraz dwa nieprzyjacielskie samoloty uszkodzone. Straty własne — zero.

Dnia 4 kwietnia polska eskadra, również prowadzona przez Skalskiego, napotkała w okolicach Gabes nieprzyjaciela: siedem Junkersów Ju-88 w osłonie dwunastu Messerschmittów Me-109. Błyskawiczny atak, walka, dym za ogonami wroga, płomienie z silników. Rezultat? Dwa Messerschmitty Me-109 zestrzelone na pewno, jeden uszkodzony. Straty własne? Jak zwykłe — zero.

W tym właśnie locie 4 kwietnia pewne zwycięstwa mieli Skalski i Król, jeszcze jeden wyborowy członek zespołu. Skalski miał ciężką walkę, jego przeciwnik wykazał prawdziwą klasę pilotażu, bronił się długo, a w obronie potrafił atakować, tak że Skalski namęczył się solidnie, nim wreszcie zaszedł Messerschmittowi na ogon i zdołał ulokować w nim celną serię. Wtedy, w kwietniu 1943 roku, nie zwróciliśmy zbyt wielkiej uwagi na tę walkę. Wiadomo, że czasem natrafiało się na lepszego przeciwnika, czasem zaś na gorszego. Czasem zwycięstwo trzeba było wypracować, czasem przychodziło ono nadspodziewanie łatwo. Dopiero później, wiele lat po wojnie, dowiedziałem się, iż właśnie w dniu 4 kwietnia 1943 roku zginął nad Zachodnią Pustynią znany niemiecki as myśliwski, Marseille. Był to czołowy hitlerowski pilot, chlubiący się olbrzymią ilością zwycięstw powietrznych.

Gdy zaciekawiony zbiegiem okoliczności sprawdziłem w posiadanych przeze mnie dokumentach, że w dniu 4 kwietnia żadna inna myśliwska jednostka RAF nie odniosła zwycięstwa, stało się jasne, iż Marseille musiał być zestrzelony albo przez Skalskiego, albo przez Króla. Dalsze badania wyklarowały, do pewnego stopnia, sprawę: Wacek Król miał walkę stosunkowo łatwą, Skalski nadzwyczaj trudną. Wniosek logiczny: świetny Marseille został zestrzelony przez Skalskiego.

Dzień 5 kwietnia całe pustynne Skrzydło spędziło bezczynnie, bowiem zerwała się taka burza, iż lotnisko Bu Grara zamieniło się w kłębowisko piaskowego pyłu, a przejście z namiotów mieszkalnych do namiotu kasyna sprawiało poważne trudności nawigacyjne. W piaskowej zamieci zaginęły samoloty i samochody, niewidzialny stał się łańcuch gór ciągnący się wzdłuż Akarid, nie pojawiały się nawet karawany arabskie — charakterystyczne sznurki objuczonych wielbłądów i postaci ludzkich, przybranych w zbruczone burnusy. Mimo jednak niepomyślnych warunków atmosferycznych generał Montgomery właśnie w nocy z 5 na 6 kwietnia zadecydował generalny atak na Wadi Akarid.

Tym razem Ósma Armia uderzyła frontalnie na wąskim odcinku. Operacja oskrzydlająca była niemożliwa ze względu na pas słonych jezior wrzynających się głęboko w pustynię. Po niesłychanie silnym i skoncentrowanym przygotowaniu artyleryjskim ruszyła w nocy 4 dywizja indyjska, składająca się z doskonałych, zaprawionych w pustynnych bojach żołnierzy, szczególnie strasznych w atakach wręcz. Hindusi poszli jak burza, przerwali linie niemieckie i, wspomożeni natychmiast przez inne oddziały, zmusili „Afrika Korps” do odwrotu.

Gdy rankiem 6 kwietnia rozjaśniło się, a zza morskiego horyzontu wyjrzało słońce, wystartowaliśmy na patrole nad frontem i od razu przekonaliśmy się, że

bitwa miała się ku końcowi. Cała dolina Akarid pokryta była chmurą gęstego dymu artyleryjskiego, w tumanach którego coś bezustannie się kłębiło, coś się kotłowało. Bombowce brytyjskie i amerykańskie zrzucały w dolinę potężny ładunek bomb, artyleria wystrzeliwała tysiące i dziesiątki tysięcy pocisków. Gdy lecieliśmy na trzeci czy też czwarty patrol dnia, ujrzeliśmy, że oddziały niemieckie rozpoczęły odwrót.

„Afrika Korps”, starając się utrzymać jaki taki porządek, cofał się pod naporem Brytyjczyków na północ, w stronę miasteczka Enfidaville, leżącego u podnóża łańcucha górskiego otaczającego Tunis. Ósma Armia szła trop w trop, f a w czasie pogoni, po zajęciu kolejno miast Sfax i Sousse, napotkała po drodze wysunięte jednostki amerykańskiego II Korpusu na trakcie do Gabes. W ten sposób połączyły się linie alianckie, a nieprzyjaciel został okrążony. Od tego momentu ogromnie skróciły się linie zaopatrzeniowe Anglików, poczęli oni otrzymywać dostawy sprzętu z portów północnoafrykańskich, a oddziały ich mogły posuwać się do woli wzdłuż całego frontu tunezyjskiego.

Pierścień zacisnął się dokoła wojsk generała von Arnima. Amerykańska 34 dywizja piechoty połączyła się z brytyjską 6 dywizją pancerną, by wspólnie zająć przełęcz Fondouk, wiodącą do niemieckich flanków. Nie udało się jednak zdobyć na czas miejscowości Kairouan, dzięki czemu nieprzyjaciel zdołał przedrzeć się ku morzu. „Afrika Korps”, goniący już resztkami sił, połączył się z rezerwami von Arnima i utworzył obszar obronny w północnej Tunezji, wzdłuż frontu długości około 190 kilometrów. Obszar ten obejmował głównie górzyste, trudno dostępne tereny, według przewidywań niektórych, nawet dosyć doświadczonych oficerów, Niemcy i Włosi mogli się w nim bronić przez dłuższy jeszcze czas.

W czasie ataku na Wadi Akarid polska eskadra j odniosła nowe sukcesy. W ostatnim patrolu 6 kwietnia napotkaliśmy kilka Messerschmittów, zabłąkanych w przedwieczornej mgle. „Dziubek” Horbaczewski zestrzelił jednego Niemca, porucznik Wyszkowski zestrzelił prawdopodobnie drugiego, Majchrzyk uszkodził trzeciego.

W dzień później nowe spotkania, nowe zwycięstwa. Tym razem szczęśliwymi „zawodnikami” byli Sporny i Malinowski — każdy zestrzelił po jednym myśliwskim Messerschmitcie.

Teraz tabela naszych wyników przedstawiała się już solidniej. W czasie trzech tygodni pracy bojowej zanotowaliśmy na koncie dziesięć zestrzeleń pewnych, jedno prawdopodobne i cztery samoloty uszkodzone, wszystko to bez żadnych strat z naszej strony. Pamiętać przy tym należy, że byliśmy eskadrą, nie zaś dywizjonem, i że w każdym poszczególnym locie bojowym nie brało nigdy udziału więcej niż sześć naszych samolotów,

„Cyrk Skalskiego” pokazywał więc już na pustyni swoje pazury, ale był to ciągle jeszcze początek. Prawdziwie wielkie dni dla zespołu miały nadejść wkrótce.

„CYRK” POKAZUJE KŁY

W wyniku bitwy pod Wadi Akarid wojska lądowe wykonały skok: „Afrika Korps” do tyłu, Ósma Armia do przodu. Front ustalił się pod Enfidaville, a lotnisko Bu Grara znalazło się tak daleko na tyłach, iż zaszła konieczność zmiany miejsca postoju i przeniesienia się bliżej nieprzyjaciela.

W dniu 11 kwietnia wszystkie dywizjony myśliwskiego Skrzydła przeleciały na nowe lotnisko Fouconnerie, położone tuż przy linii frontu. Personel techniczny i reszta pilotów odbyli drogę na ciężarówkach. Gdy ogromny konwój samochodów Skrzydła zbliżył się do Fouconnerie, okazało i się, że ponownie zdecydowano zmianę lotniska. W połowie drogi z miasteczka El Bjem do Sousse znalezione zostało pole, doskonale nadające się do startów i lądowań, a po kilkudniowej pracy traktorów i motorowych walców powstało tam doskonałe lądowisko. Nazwa jego: Goubrine. Operując I z tego lotniska ponieśliśmy pierwszą i jedyną j stratę, ale też startując z Goubrine odnieśliśmy | nasze największe sukcesy w Afryce.

Zaczęło się od straty. W trzy dni po przybyciu do Goubrine, gdy nalataliśmy się ponad górami I Tunezji aż do znudzenia, ruszyliśmy na jeszcze jeden patrol wzdłuż poszarpanych wybrzeży Cap Bon, na północny wschód od Tunisu. Byłem wtedy w służbie, ale tuż nad lotniskiem, zaraz po starcie, począł mi przerywać silnik, zmuszony zostałem do lądowania i nie brałem udziału w operacji. Okazało się, że właśnie w tym locie zestrzelony został porucznik Wyszkowski. Pozostał w tyle za formacją, chciał prawdopodobnie „zapolować” w pojedynkę. Doszło go dwóch Niemców na Messerschmittach i zapaliło mu maszynę. Wyszkowski wylądował przymusowo poza liniami nieprzyjacielskimi, dostał się do niewoli i resztę wojny spędził w niemieckim obozie jeńców, skąd, po zakończeniu wojny, wrócił najpierw do Anglii, a później do Polski. W chwili obecnej jest pilotem na liniach komunikacyjnych „Lot”.

Strata kolegi oczywiście zwarzyła nam humory, ale szybko pomściliśmy porażkę. Tego samego jeszcze dnia natknął się na naszą eskadrę pojedynczy włoski Macchi 202, który wyskoczył z chmur i niespodziewanie znalazł się w towarzystwie naszych Spitfire'ów. Rzecz jasna, że koniec Włocha był szybki, a z przyjemnością mogę stwierdzić, iż właśnie mnie przypadł honor „wykończenia” przeciwnika, ponieważ przypadkiem znalazłem się W pozycji najdogodniejszej do strzału.

Dzień 20 kwietnia zapoczątkował nową serię zwycięstw „Cyrku”. W tym dniu, podczas patrolu w okolicach ufortyfikowanej włoskiej wyspy Pantelleria, polski zespół pokazał nie tylko pazury, ale i kły.

Lot rozpoczął się najnormalniej w świecie, wydawało się, że przebieg jego będzie bezkrwawy. Lecieliśmy szóstką w górnej osłonie bombowców, ruszających

nad morze w poszukiwaniu ewentualnych włoskich statków. Opuściliśmy lotnisko i rwąc w górę szliśmy po kursie. Rozwinęła się w dole pod nami ciemna wstęga morza, przelecieliśmy ponad linią frontu i nadal się wznosząc skierowaliśmy się wzdłuż brzegów, w stronę wysuniętego w morze cypla Cap Bon. Wyprawa zebrała się, tuż pod nami leciał myśliwski dywizjon Kanadyjczyków, jeszcze niżej szły formacje myśliwsko-bombowych Kittyhawków.

W pewnym momencie, już w pobliżu Pantelleria, której wybrzeża rysowały się wyraźnie w dole, radiowa stacja ostrzegła nas przed nieprzyjacielem. Radar wykrył, iż przybliżała się do nas formacja około dwudziestu „bandytów”, czyli samolotów nieprzyjacielskich, zwanych tak w języku szyfrowym. Szóstkę naszą prowadził tym razem Wacek' Król, spokojny i flegmatyczny, doświadczony myśliwiec, który w latach' późniejszych dosłużył się dowództwa dywizjonu, a nawet i Skrzydła, dosłużył się stopnia majora (oraz angielskiego stopnia podpułkownika), wysokich odznaczeń polskich i brytyjskich, i który obecnie służy w wojskach lotniczych, w stopniu pułkownika. Konto myśliwskie Króla wynosi oficjalnie 8½ zestrzeleń pewnych, 1 zestrzelenie prawdopodobne, nieoficjalnie zaś z pewnością ma on „na sumieniu” znacznie więcej maszyn nieprzyjaciela.

Król spokojnie potwierdził odbiór depeszy. Eskadra wzmogła czujność, poczęliśmy się pilnie rozglądać. Ostatecznie spotkanie szóstki z dwudziestu przeciwnikami nie było zabawą, walka mogła okazać się ryzykowna.

Minęło kilka minut, a może tylko sekund. W podobnych chwilach bardzo trudna jest ocena czasu. Dość, że w przedzie ukazały się punkciki, szybko przemieniające się w ciemne sylwetki nieprzyjacielskich maszyn. Leciały wprost na nas, mniej więcej na tej samej wysokości.

Wypadki rozegrały się teraz w tempie przyśpieszonym, błyskawicznie. W7acek Król, wytrawny dowódca, wytrzymał nerwowo, a podczas gdy Niemcy poderwali się w zakręcie, by nawiązać walkę, uzyskaliśmy automatycznie przewagę manewru i gdy z kolei my wykręciliśmy, idąc nieco w górę, przewaga ta zaakcentowała się mocniej.

Padł krótki rozkaz Wacka i formacja polska rozpoczęła atak, który wkrótce przemienił się w szereg pojedynków. Oczywiście formacje rozpadły się, jak to zawsze w podobnych wypadkach bywało, każdy działać musiał teraz na. własna rękę, a przyznać trzeba, że każdy działał bezbłędnie.

Trudno stwierdzić, kto osiągnął pierwsze zwycięstwo, zresztą jest to nieistotne. Wacek Król, który jako dowódca najbardziej był narażony na atak wroga, rzeczywiście został w początkowej fazie napadnięty przez cztery samoloty, ale szybko strząsnął je z ogona. Messerschmitty odpadły, odskoczyły gdzieś w bok, lecz ostatni z nieprzyjaciół, Włoch na Macchi 202, nie zdołał w porę umknąć. Wacek zacieśnił skręt, ściągnął drążek. Macchi, widząc niebezpieczeństwo, poszukał ucieczki w gwałtownym;, prostopadłym nurkowaniu. Nie zmyliło to Polaka, pogonił za przeciwnikiem, a gdy znalazł się w odległości trzystu metrów,

nacisnął spust broni pokładowej. Celnie strzelał Wacek, niezawodnie. Gdy zbliżył się do przeciwnika i z dwustu metrów oddał drugą serię, Macchi dymił już potężnie. Kilkadziesiąt dalszych pocisków z działek zrobiło swoje. Włoch wyciągnął niespodziewanie w górę, wytracił szybkość, przewalił się na skrzydło i w niesterowanej spirali uderzył o powierzchnię morza.

Porucznik Martel, zwany popularnie „Zosia”, w tym samym czasie walczył z trójką innych Macchi, bo przecież, mimo udanego manewru początkowego, przeciw każdemu z naszych występowało co najmniej trzech przeciwników. Martel szybko rozpędził Włochów, wybrał jednego z nich i błyskawicznie ulokował się za jego ogonem. Gdy nieprzyjaciel znalazł się na celowniku „Zosi”, ze skrzydeł Spitfire'a bluznęły strugi pocisków.

Z kadłuba Mąceni posypały się odłamki metalu, coś eksplodowało, trysnął kłąb czarnego dymu. Nie zdołał jednak Martel wykończyć swego przeciwnika. Kątem oka dostrzegł, że zagrażał mu atak Messerschmitta, który wyprysnął znikąd i z przewagą wysokości zbliżał ślę do Spitfire'a Martela. Nie było chwili do stracenia. Zadygotał Spitfire, ściągnięty w ciasnym zakręcie, dwa samoloty minęły się w potwornym pędzie, zwinęły się w walce kołowej. Trudno było jednak Niemcowi mierzyć się z zajadłym i doświadczonym Polakiem. Jedno okrążenie, drugie... Messerschmitt nadchodzi już na celownik... poprawka, jeszcze większe ściągnięcie drążka, lekkie odpuszczenie, bo maszyna trzęsie się, jakby chciała zwinąć się w korkociągu, ponowne podciągnięcie. Jest! Jedna seria i druga... wali się Messerschmitt, wyłamuje się ze skrętu, przewala się, a potem kilka nie-< składnych zwitek korkociągu i potężny słup wody, buchający w górę. Jeszcze chwila, i na powierzchni morza rozchodzą się Szerokie, łagodne kręgi. To jedyny ślad po przeciwniku Martela.

Jedna za drugą waliły się wrogie maszyny w morze, jeden po drugim ubywali przeciwnicy. Starszy sierżant Popek trzema krótkimi seriami posłał włoskiego Macchi ku morzu, starszy sierżant Majchrzyk, po zaatakowaniu pięciu Messerschmittów i po rozgonieniu ich po całym niebie, ruszył w pogoń za Włochem, a tym razem wystarczyła jedna seria pocisków. Nowa fontanna wody, kręgi na powierzchni.

Porucznik Drecki pognał za Messerschmittem, dopadł go w nurkowaniu, podszedł tak blisko, że jego Spitfire trząsł się i szarpał w wirach za ogonem wroga. Po pierwszej serii Messerschmitt strzelił w niebo wspaniałą świecą, a w tej samej chwili błysnął płomień z jego silnika, posypały się strzępy płatowca, maszyna wroga przewaliła się, przeszła na plecy i ciągnąc za sobą smugę dymu na pełnej szybkości zderzyła się z morzem. Nie poprzestał Drecki na tym zwycięstwie, miał jeszcze dużo amunicji, w pobliżu kręciły się obce maszyny. Jedna z nich, Messerschmitt Me-109, nadchodziła właśnie za ogon jakiemuś Spitfire'owi. Potrzebna była interwencja. Drecki szarpnął dźwignią gazu, zawył potężny silnik. Aby prędzej, aby zdążyć na czas, aby dopomóc koledze. Zdążył. Z odległości stu

metrów posłał Messerchmittowi wszystko, co tylko przejść zdołało przez lufy jego broni. Dobra to była porcja. Niemiec zwinął się, potężne kawały blachy odwaliły się z jego skrzydła. Niestety Drecki nie miał okazji do dalszych strzałów. Z kolei za jego ogonem pojawił się jakiś Messerschmitt. Maciek Drecki wykręcił, ale o ułamek sekundy za późno. Kilka wrogich pocisków trafiło w silnik jego Spitfire'a. Silnik zapalił się, a przez głowę Polaka przeszła nader niemiła myśl, że trzeba będzie skakać ze spadochronem. Popróbował innego ratunku. Messerschmitt odszedł po ataku, nie ryzykując walki nawet z uszkodzonym przeciwnikiem, a Drecki postawił maszynę „na mordę”, waląc się ku. morzu niemal prostopadłe. Manewr był udany. Potworny pęd ugasił ogień, zaś uszkodzenie było w gruncie rzeczy tak minimalne, że Maciek bez trudu doprowadził samolot do bazy i wylądował szczęśliwie.

Szóstym uczestnikiem walki po stronie polskiej i był Bohdan Arct. I jego spotkanie było owocne: przeciwnik znalazł się na dnie morza. W ten więc sposób, gdy wreszcie wylądowaliśmy wszyscy w Goubrine i paląc papierosy zebraliśmy się w namiocie „ops”, by złożyć kolejno raporty z lotu, szybko doliczyliśmy się ogólnych wyników.

W spotkaniu u wybrzeży Pantellerii szóstka I Polaków, walcząc z trzykrotnie silniejszym przeciwnikiem, zestrzeliła w ciągu dwuminutowe walki sześć samolotów nieprzyjacielskich na pewno, jeden prawdopodobnie oraz uszkodziła jeden I samolot. Straty własne... znowu zero.

Był to bez przesady prawdziwy majstersztyk, i zespół dowiódł, iż całkowicie zasługuje na miano „Cyrku” i, prawdę mówiąc, właśnie od owego i czasu poczęto nas nazywać „Cyrkiem”. Noblesse oblige. Szczęśliwie złożyło się, że udało się nam jeszcze kilka razy pokazać klasę, przeprowadzić pomyślnie kilka spotkań, rozegrać zwycięsko kilka walk w równie trudnych warunkach.

Już następnego dnia lista naszych zwycięstw powiększyła się. Wykonywaliśmy właśnie patroli w okolicach Tunisu. Znowu prowadził Wacek Król, znowu znalazłem się w służbie. Tym razem jednak zarówno ogólne warunki, jak przebieg walki były odmienne i nawet nieco komiczne, humorystyczne, o ile humorystycznym można nazwać fakt... Nie uprzedzajmy jednak faktów. Ponieważ zaś w locie owym stałem się bezpośrednio zainteresowany i zaangażowałem się w sposób raczej niezwykły, więc o locie opowiem, ku uciesze jednych, ku przestrodze drugim.

Pogoda była nijaka, dosyć nieprzyjemna. Ponad dzikimi szczytami tunezyjskich gór włóczyły się ciężkie, napęczniałe deszczem chmury, czasem schodziły nisko, owijały swymi kłębami wierzchołki, wpełzały w doliny, przewalały się przez przełęcze. Perspektywa była marna, zanosiło się na deszcz. Patrol trzeba było jednak oczywiście wykonać. Przez niemal godzinę kręciliśmy się za Wackiem Królem ponad górami. Prowadziłem prawą dwójkę eskadry i

starałem się trzymać jak najbliżej Wacka, bowiem w podobnej pogodzie łatwo było zgubić się, łatwo również było o zaskoczenie ze strony nieprzyjaciela.

Czas patrolu dobiegał końca, zdawało się, że wrócimy do Goubrine z niczym. W pewnej jednak chwili któryś z kolegów zaraportował przez radio rozpoznanych nie rozpoznanych samolotach, przelatujących nisko w dole pod nami. Rzeczywiście, na tle górskich zboczy dostrzegłem pięć ciemnych punktów, .przesuwających się w stronę warstwy chmur pokrywającej wąską dolinę opodal jakiegoś miasteczka. To była nasza zwierzyna.

Złożyło się jednak tak, że tylko Wacek i ja poszliśmy do ataku. Reszta zapewne zgubiła wroga z oczu, skręciła w innym kierunku. Gdy nurkowałem za Wackiem, pozostawiłem za sobą w górze cztery Spitfire'y, które po kilku sekundach rozpłynęły się w przestworzach. Tak więc musieliśmy radzić sobie we dwójkę.

Naturalnie nie poniechaliśmy ataku. Mieliśmy przewagę wysokości, przewagę szybkości, mieliśmy również pewność, że doskonale sobie poradzimy z piątką Messerschmittów. Niemcy byli tuż nad ziemią, z pewnością już nas dostrzegli, bo starali się uciec pod chmury przez głęboką przełęcz pomiędzy urwiskami. Szli rozrzuceni, dwie dwójki w odległości około kilometra jedna za drugą, piąty Niemiec leciał daleko w tyle.

Zbliżaliśmy się szybko, mój prędkościomierz pokazywał na przemian 600 kilometrów na godzinę, 650 i znów 600, czasami prędkość dochodziła do niebezpiecznej (wówczas) liczby 700 kilometrów na godzinę. Wacek dochodził już do drugiej dwójki wrogów. W tym jednak momencie Niemcy znikli mi z oczu, wpadli w chmury ciągnące się ponad samymi skałami. Lekkim zakrętem przedostałem się ponad chmury, wymanewrowałem, by nie zderzyć się ze zboczem, i wpadłem w dolinę. W odległości pięciuset metrów z przodu dostrzegłem dwójkę Messerschmittów.

„Aha — przeszło mi przez głowę. — To z pewnością druga dwójka. Ten piąty gdzieś się zawieruszył, pewnie poszedł w innym kierunku. Bierzmy się do roboty.”

Taka była moja myślowa kalkulacja, wykonana naturalnie w ułamku sekundy. Nie było czasu na namysły. Wziąłem na celownik lewego Messerschmitta i oddałem krótką serię. Lecieliśmy na wysokości kilku metrów i widziałem dokładnie, jak moje pociski uderzały w skały.

„Trochę wyżej!”

Trzeba wiedzieć, że strzelanie do wroga w locie nad samą ziemią jest dosyć trudne, a to ze względu na brak swobody manewru i szarpanie się własnej maszyny w powietrznych wirach za samolotem przeciwnika. O strzelaniu z jakąkolwiek poprawką mowy nie było, lecieliśmy jeden za drugim, szerokość doliny nie pozwalała na swobodę poruszania się.

Druga seria była celna i ze skrzydła Niemca posypały się odłamki blachy.

„Teraz cię mam!”

Myśl ta była grubą przesadą. Wcale go nie miałem, przeciwnie. Zanim zdołałem nacisnąć spust, najniespodziewaniej w świecie ukazały się dokoła mojej kabiny czerwone ogniki smugowych pocisków. Strzelano do mnie z tyłu!

Nie chcę mówić, co w takich momentach czuje pilot, jaka jest jego reakcja, jakie tętno serca. Dość, że nikomu nie życzę, by do niego strzelano z tyłu, nie życzę nikomu lotu w ciasnej dolince z Messerschmittem za ogonem.

Gwałtownie podciągnąłem drążek, poderwałem maszynę i wykręciłem do tyłu. Mogłem lada chwila zderzyć się z górami, ale... raz kozie śmierć. Czy nie obojętne, w jaki sposób człowiek ginie, skoro śmierć ta jest szybka, a tym samym bezbo- lesna? Co za różnica: pociski niemieckie albo twarda skała! W każdym razie szanse przy zakręcie miałem, szans w dolinie nie miałem żadnych. Gdy wchodziłem w chmury, kątem oka zarejestrowałem sylwetkę goniącego mnie Messerschmitta i Spitfire'a za jego ogonem. Przez następne okno w chmurach dojrzałem, jak Messerschmitt buchał dvmem z silnika, jak zawadził o drzewa, jak rozbijał się o urwiska. Potem przez dłuższy czas nie widziałem nic i drżałem z obawy przed zderzeniem. Cóż, jakoś się udało, wyszedłem ponad chmury i, nie widząc dokoła żadnego samolotu, zawróciłem do bazy.

Pełny obraz sytuacji, całkowity przebieg spotkania stał się jasny dopiero później, na ziemi, po rozmowie z Wackiem Królem. Okazało się, że ów piąty Messerschmitt nadal szedł z tyłu i że Wacek znalazł się poza nim. W tunezyjskiej dolince leciała więc przedziwnie złożona formacja: dwa: Messerschmitty z przodu,' wyrywające, co tylko gazu w silnikach starczyło, za nimi druga dwójka Niemców, następnie ja, za mną piąty Messerschmitt, a na samym końcu Wacek Król, który nie mógł strzelać, by przypadkiem nie trafić we mnie. Mój radioodbiornik nie działał, ostrzeżenia Wacka szły w próżnię i dopiero gdy na skutek strzałów Niemca wyrwałem w górę, mógł Król wykończyć swoją ofiarę. Ano, ku przestrodze drugim...

„CYRK” STAJA SIĘ SŁAWNY

Głos Karola Pniaka jest równie imponujący, jak jego dwumetrowa potężna postać. W dawnych, historycznych dziś czasach northolckich, gdy polskie dywizjony myśliwskie stacjonowały na tym podlondyńskim lotnisku, mawiano, że gdy Karol szepnie coś w Northolt, słychać go wyraźnie po drugiej stronie Londynu, w dekach portowych Tamizy. A przecież Londyn, chociaż tego nie sprawdzałem, ma podobno blisko sto kilometrów średnicy...

Karol Pniak może się poszczycić piękną lotniczą historią, dobre zdobył sobie imię w ciągu swej długiej powietrznej kariery. Jeszcze przed wojną zasłynął jako doskonały pilot, był członkiem słynnej trójki krakowskiej Bajana (wraz z kapitanem Kosińskim i kapralem Maćkiem), w czasie kampanii wrześniowej, jako

podchorąży, walczył wraz ze Skalskim w toruńskim pułku, w czasie Bitwy o Wielką Brytanię walczył i odnosił zwycięstwa w dywizjonach polskich i angielskich. Dowodził kolejno eskadrą i dywizjonem myśliwskim, przy końcu wojny otrzymał stopień kapitana, a jego konto urosło do 6¾ pewnych zestrzeleń, dwóch zestrzeleń prawdopodobnych oraz $2^{5}/_{6}$ uszkodzeń. Odznaczony wysokimi orderami polskimi, brytyjskimi i nawet holenderskimi, Pniak powrócił do kraju po wojnie.

Głos jego pozostał nadal tak potężny, jak wówczas. Pisząc „wówczas", mam na myśli dzień 22 kwietnia 1943 roku, gdy polska eskadra, dowodzona przez Pniaka, znalazła się, po raz nie wiadomo który, ponad zatoką Tunisu, zawieszona wysoko ponad innymi formacjami myśliwskiego Skrzydła. Pniak to wyga nad wygami, jego jastrzębich oczu nie uszła formacja samolotów, zbliżająca się ku afrykańskim brzegom od strony morza.

— Uwaga, chłopaki! — zadudnił przez radio — i z prawej strony lecą, cholery.

Minęła chwila nerwowej ciszy, pełna napięcia oczekiwania. Obca formacja przybliżyła się. Teraz widać było wyraźnie, z czego się składała. Dołem szły wielkie, sześciosilnikowe Messerschmitty Me-323, zwane „Gigant" — maszyny transportowe, używane do przewozu wojsk. Było ich kilkanaście, uszykowały się w grupy po pięć. Bez wątpienia Niemcy mieli nadzieję w ten sposób dosłać posiłki utrudzonemu „Afrika Korps".

„Nie byle jaka gratka" — pomyślał Karol. Starym nawykiem nadal przeszukiwał oczami niebo.

Ostrożność okazała się bardzo na czasie. Wysoko ponad „Gigantami", ledwie widoczne na tle niebieskiego nieba, kręciły się myśliwskie Messerschmitty. Było ich dużo, ponad dwadzieścia. Opiekowały się transportowcami, miały nie dopuścić do nich brytyjskich samolotów.

Pniak błyskawicznie- zmienił plan. Nie można było już marzyć o atakowaniu „Gigantów". Zadaniem „Cyrku" była górna osłona. W razie zejścia Polaków z wysokości niemal bezbronne stawały się dolne dywizjony RAF. Pniak wymienił kilka zdań przez radio z dowódcą niższego dywizjonu kanadyjskiego i poprowadził swoją szóstkę w górę. Wyżej, jak najwyżej, by niespodziankę sprawić Messerschmittom.

Szarpnęły się Spitfire'y do przodu, gdy na wysokości siedmiu tysięcy metrów włączył się drugi bieg sprężarek i maszyny nabrały wigoru. Szerokie okrążenie, zakręt w słońce, jeszcze kilka tysięcy stóp wysokości. Ze słońca właśnie wyprowadził eskadrę Pniak wprost na nie spodziewające się niczego myśliwce hitlerowskie.

Efekt był znakomity, a wynik — na poziomie „Cyrku". Już w pierwszym starciu, póki jeszcze formacje nie rozsypały się po niebie, Kazek Sporny, „Dziubek" Horbaczewski i Kazik Sztramko jeden po drugim zapalili trzy

Messerschmitty, których piloci wyskoczyli ze spadochronami. Zmieniło to oczywiście układ sił i dopomogło w odniesieniu dalszych zwycięstw.

Sporny zwrócił się ku następnemu przeciwnikowi. Dobry dzień miał Kazek. Jak sam później twierdził, Messerschmitty same podstawiały się pod lufy jego działek. Minęło kilkanaście sekund, może minuta, i drugi Niemiec, ugodzony pociskami wojowniczego Kazka, ratował się spadochronem.

„Może jeszcze trzeciego podłapię?!” — zastanawiał się Sporny, łakomie rozglądając się dokoła.

Nie było to jednak możliwe z tej prostej przyczyny, że w pobliżu nie znajdował się już żaden przeciwnik, bowiem reszta kolegów Spornego również nie próżnowała. Horbaczewski, cięty jak osa, dognał swego drugiego przeciwnika, ulokował mu się bez trudu za ogonem i tak poczęstował krótkimi seriami, iż Niemiec, przewróciwszy maszynę na plecy, wyskoczył z płonącego Messerschmitta. Sztramko również upolował „dubleta”. Wykończywszy pierwszą ofiarę natknął się łeb w łeb na Messerschmitta. Sztramko, młodszy doświadczeniem od swych rutynowanych kolegów, zaciętością bynajmniej im nie ustępował. Zbliżał się z ogromną szybkością do Niemca i postanowił strzelać z przodu. Ale i Niemiec widocznie powziął tę samą decyzję, bo pociski przeciwników skrzyżowały się i przez sekundę z luf obu samolotów tryskały ogniste strugi.

— Taka mnie złość wzięła — zwierzał się Sztramko po locie — że pomyślałem: „Albo ty, albo ja”.

Nie ustępował, mimo że odległość zmniejszała się w przerażającym tempie. Trzymał Messerschmitta na celowniku i walił w niego z czterech karabinów maszynowych i z dwóch działek. Wreszcie, gdy wydawało się, iż nastąpi śmiertelna kolizja, Niemiec nie wytrzymał nerwowo lub też, raniony śmiertelnie, przestał panować nad sterami. Wyciągnął w górę i zapalił się nad samą głową Sztramki. Pilot zdołał mimo wszystko wyskoczyć, ale trudno było stwierdzić, czy wyszedł z walki cały.

Marcin Machowiak, mały i cichy, opanowany do granic możliwości, nie zdołał wziąć udziału w walce, pilnował, by nic złego kolegom się nie wydarzyło, spędzał im z ogonów wrogie samoloty.

— Piękny był widok — mówił później — jak tych pięć spadochronów dyndało naraz w powietrzu. Namyślałem się nawet, czy do któregoś nie przygrzać, ale przecież tylko oni strzelają do bezbronnych, więc dałem spokój.

Górne spotkanie zostało zakończone. Rozgromione Messerschmitty, a raczej ich niedobitki, porzuciły walkę, porzuciły eskortowane „Giganty” i zawróciły, nurkując na morze, by ujść ewentualnej pogoni. W dole trwała jednak dalsza walka. Nie walka to właściwie była, lecz rzeź. Dywizjon Kanadyjczyków i dywizjon południowoafrykański, pewne, iż z góry nic im nie zagrażało, dobrały się do transportowców. Jeden po drugim zapałały się „Giganty”, a mimo że każdy z

nich uzbrojony był w pięć karabinów maszynowych, nie zdołały się obronić. Waliły się w morze, tonęły, płonęły w powietrzu tym łatwiej, że na pokładzie ich znajdowało się, oprócz żołnierzy, paliwo.

Był to widok makabryczny, ale wojna 'nie zna litości. Szły ku morzu ogromne, buchające skrami pochodnie „Gigantów”, a z ich wnętrza wyskakiwali przerażeni ludzie w tlących się mundurach, bez spadochronów, oszaleli z rozpaczy. Skakali w morze, a jeśli nie ginęli od razu w zderzeniu z powierzchnią, tonęli po kilkunastu minutach. O żadnym ratunku dla nich mowy nie było, tym bardziej że ani jeden transportowiec nie wyszedł cało z pogromu.

Gdy wreszcie zamilkły silniki, a Spitfire'y otoczone brygadami mechaników przeglądane były troskliwie i przygotowywane do akcji następnego dnia, zebraliśmy się w namiocie kasyna pilotów dokoła siedzącego na połamanej ławce Staszka Skalskiego.

— Diabelska robota — mruczał, studiując swój notes.

Zdarzyło się, że byłem kronikarzem „Cyrku”, że przypadło mi w udziale sporządzenie pamiątkowego albumu — księgi eskadry. Patrząc dziś na przyblakłe nieco strony, trochę pomięte i trochę przybrudzone, odnajduję zapiski, świadczące o ówczesnym wysiłku zespołu. Trzy wielkie dni, trzy dni szczęśliwe, przyniosły trzynaście zwycięstw pewnych, jedno prawdopodobne i dwa uszkodzenia nieprzyjacielskich samolotów. Od chwili rozpoczęcia działań w Afryce zestrzeliliśmy do tej pory dwadzieścia trzy samoloty na pewno, trzy prawdopodobnie i uszkodziliśmy siedem.

„Cyrk” nasz począł stawać się znany w całym lotnictwie Bliskiego Wschodu, więcej, stał się sławny: z dowództwa Western Desert Air Force (Lotnictwo Zachodniej Pustyni) napływały niemal bez przerwy telegramy gratulacyjne, poczęli się do nas zjeżdżać korespondenci wojenni, w przeróżnych pismach Egiptu, Algieru, a nawet dalekiej Anglii pojawiały się stale wzmianki o „polskich tygrysach”, poczęto rozpisywać się o wyczynach „Cyrku kapitana S.” (nie podawano pełnego nazwiska Skalskiego ze względu na tajemnicę wojskową).

Podobno sława uderza ludziom do głowy jak dobre wino. Podobno również każda reguła ma wyjątki. Wydaje mi się, że członkowie „Cyrku” należeli do wyjątków, a może po prostu posiadali porządną dozę zdrowego rozsądku i umiejętność właściwej oceny faktów. Z pewnością zaś charakteryzowali się skromnością, nieodłączną cechą wszystkich prawdziwych, wysokowartościowych lotników. Nie przejmowały ich pochlebne telegramy, nie pochlebiały im wizyty korespondentów wojennych, nie wbijały w dumę gazetowe reportaże. Cały bez wyjątku zespół uważał, że po prostu spełnia swoje obowiązki, a że udawało się nam lepiej niż innym, było to kwestią szczęścia, no i może skutkiem odrobiny doświadczenia.

KAMPANIA DOBIEGA KOŃCA

Końca afrykańskich zmagań należało spodziewać się każdego tygodnia, a nawet każdego dnia. Stało się dla nas jasne, że zlikwidowanie uporczywie broniącego się „Afrika Korps” i wojsk włoskich jest kwestią czasu. Tak też w istocie było.

Należy opisać ów dramatyczny koniec pierwszej całkowicie wygranej przez sprzymierzonych kampanii. O ile bowiem wiele już wspaniałych i nader ważnych zwycięstw odniesiono nad hitlerowskimi Niemcami, o ile suma tych zwycięstw, będących niemal wyłącznie zasługą Armii Czerwonej, zaważyła potężnie na ogólnym wyniku wojny, to mimo wszystko zwycięstwa owe stanowiły swego rodzaju serię, szły jedno za drugim, wykuwały drogę, ale nie stanowiły odrębnej całości. Wygrana zaś w Tunezji uwalniała Afrykę, przygotowywała inwazję Włoch i definitywnie kończyła pewien etap wojny.[9]

Całością wojsk alianckich w Afryce dowodził w tym czasie brytyjski generał Alexander. Dla zlikwidowania frontu nieprzyjacielskiego przesunął on w czasie, gdy nasza eskadra odnosiła swe pamiętne zwycięstwa, większość sił na odcinek zachodni. Było to logiczne. Ósma Armia brytyjska, najbardziej doświadczone i wartościowe wojska sprzymierzonych, dotarła pod Enfidaville i stanęła wobec trudności niemal nieprzezwyciężonych. Gdyby miano tutaj rozegrać decydującą walkę, Anglicy znaleźliby się niepotrzebnie w sytuacji niedogodnej. Przed oddziałami Ósmej Armii piętrzyły się mało dostępne dzikie góry, na zboczach których Niemcy (oraz częściowo nieszczęśni Włosi) rozbudowali system obronny, którego zdobycie kosztowałoby nie tylko energię i czas, ale i tysiące istnień ludzkich. Front pod Enfidaville był wąski, o żadnym manewrze nie było mowy, należałoby szturmować góry, teren ogromnie trudny.

Tak więc generał Alexander wprowadził w życie swój nader roztropny plan. V/ największej tajemnicy przerzucono trzy dywizje Ósmej Armii w rejon zachodni, w rejon Pierwszej Armii. Przesunięcie wojsk odbyło się w takiej tajemnicy, ż« niemiecki generał von Arnim nadal trzymał swe rezerwy naprzeciw osłabionej Ósmej Armii.

Teraz alianci mieli swobodę ruchów. Amerykański generał Bradley, dowodzący stutysięcznym korpusem, przesunął się o całe dwieście kilometrów na północ, minął Pierwszą Armię brytyjską i dotarł w dniu 16 kwietnia do drogi Beja, prowadzącej do Bizerty. W ten sposób zakończono przegrupowanie wojsk, a scena tunezyjska została przygotowana do ostatniego aktu.

Kurtyna poszła w górę i od razu zdołano zmylić przeciwnika, bowiem atak rozpoczęła właśnie osłabiona Ósma Armia, której zadaniem stało się przyciągnięcie uwagi przeciwnika na odcinek najmniej ważny. Zadanie swe ósma

[9] To Ci dopiero PROPAGANDA! ☺ (przyp. blondi).

Armia wykonała całkowicie, a w dodatku w dniu 20 kwietnia „nadprogramowo” zajęła miejscowość Enfidaville.

Teraz ruszyła do akcji brytyjska Pierwsza Armia z zachodu, uderzając w dniu 21 kwietnia w kierunku na Tunis. Atakowała ona na dwóch flankach, ale wobec potężnego oporu niemieckich czołgów zatrzymała się przed Djebez-bou-Aoukaz, wzgórzem panującym nad najważniejszym przejściem. Rozpoczęły się niezwykle zacięte walki, po trzech silnych atakach wzgórze zostało zdobyte, ale kontrataki nieprzyjaciela unicestwiły odniesiony sukces.

Na południu działali Francuzi i działali skutecznie. Francuski XIX korpus zdołał zdobyć najwyższy szczyt, Djebez-el-Zaghouan, zdołał również uderzyć na wroga pod Pont-du-Fahs.

Pochód aliantów na wschód był do tej pory powolny, ponieważ w dalszym ciągu von Arnirn panował nad sytuacją i zajmował kluczowe pozycje na wzgórzach. Atak wspomożony został przez amerykański II korpus. Dywizja pancerna i dywizja piechoty tego korpusu przyłączyły się do akcji i w dniach 23—25 kwietnia zdobyły około ośmiu kilometrów terenu w rejonie Djebel Abiod. Walki były ciężkie, często pozycje kluczowe przechodziły wielokrotnie z rąk do rąk, straty po obu stronach były znaczne. Najcięższe walki stoczył amerykański korpus w rejonach Jaffna, Sidi Nasir oraz na drodze z Mateur i pośród wzgórz w okolicach Tine.

O ile jednak postęp był powolny, to nic nie zdołało go powstrzymać. Zresztą w nowoczesnej wojnie, w czasie bitwy, zwykle tak bywało, że przez dłuższy czas od chwili rozpoczęcia działań szale przeważały się powoli, z wahaniem, a dopiero w pewnym momencie, często zupełnie niespodziewanie, pękał łańcuch obrony strony przegrywającej, wypadki zaś toczyły się w tempie błyskawicznym. Bitwa o Tunis nie była pod tym względem wyjątkiem.

Dnia 28 kwietnia Amerykanie zajęli wzgórze Djebel Tahent, osłaniające miejscoweść Mateur W dniu 1 maja zdobyli kluczowe pozycje górskie dokoła Mateur, a miejscowość Jaffna została otoczona. W dniu 3 maja zajęte zostało Mateur, a Amerykanie dotarli na odległość dwudziestu kilometrów od Bizerty.

Nieprzyjaciel począł wycofywać się pod tymi potężnymi uderzeniami, by szukać schronienia na półwyspie Cap Bon. Umożliwiło to amerykańskiemu II korpusowi posunięcie się w kierunku na Feryville i wysłanie oddziałów na południe w celu wsparcia Brytyjczyków w akcji wypierania z Tebourba niemieckiej 15 dywizji pancernej.

Kampania dobiegała końca. Odcięto dowóz zaopatrzenia drogą morską, brytyjskie okręty wojenne uniemożliwiły statkom włoskim prześliźnięcie się do Tunisu, angielskie i amerykańskie samoloty pokryły niebo bezustannymi patrolami myśliwskimi, bombowce paraliżowały każde usiłowanie podjęcia jakiejkolwiek akcji. Obcęgi zwarły się i cisnęły bezlitośnie.

W tym końcowym okresie walki w Tunezji „Cyrk Skalskiego” zdołał jeszcze kilka powietrznych zwycięstw dorzucić do swej długiej listy zestrzeleń. Wyniki cyfrowe zespołu są wysokie, ale moim zdaniem różnią się od wyników prawdziwych. Jeśli chodzi o przyznawanie zwycięstw, przepisy RAF były nadzwyczaj ostre i surowe.

Zgłaszać można było trzy rodzaje zwycięstw. Pierwszym było „enemy aircraft destroyed” — nieprzyjacielski samolot zniszczony. Znaczyło to, że w wyniku strzałów danego pilota maszyna wroga roztrzaskała się na ziemi lub w wodzie, ewentualnie eksplodowała w powietrzu lub też załoga jej wyskoczyła. Było to, używając terminologii polskiej, zestrzelenie pewne.

Zestrzeleniem prawdopodobne, czyli „enemy aircraft probably destroyed” (nieprzyjacielski samolot prawdopodobnie zestrzelony), był taki stan, gdy dany pilot nie mógł z całą pewnością powiedzieć, czy i gdzie rozbił się jego przeciwnik. Na przykład, gdy samolot nieprzyjaciela zapalił się i w ogniu szedł w dół, a atakujący pilot, z tego czy innego powodu, nie mógł dopilnować końca przeciwnika.

Uszkodzenie samolotu nieprzyjacielskiego („enemy aircraft damaged”) nie potrzebuje wiele wyjaśnień. Gdy po strzałach przeciwnik poczynał dymić, gdy z kadłuba jego sypały się jakieś odłamki, był wtedy niewątpliwie uszkodzony.

Po wprowadzeniu na samolotach RAF fotoaparatów synchronizowanych z bronią pokładową sprawa przyznawania zwycięstw nieco się uprościła, ale w. dalszym ciągu była raczej skomplikowana. Fotokamery działały automatycznie wtedy, gdy strzelały działka i karabiny maszynowe. Po powrocie z lotu i po wywołaniu filmów można było stwierdzić, czy dany pilot strzelał celnie, czy odkładał odpowiednią poprawkę; czasem na filmie widać było eksplozję nieprzyjacielskiego samolotu, czasem nawet widać było, jak załoga wyskakiwała. Ale w wielu wypadkach nieprzyjaciel zapalał się dopiero po jakimś czasie, gdy już do niego nie strzelano, a więc gdy go nie fotografowano, lub też nie zapalał się wcale, spadał w dół i roztrzaskiwał się na ziemi. Tak więc fotokamera spełniała swe zadanie, ale tylko do pewnego stopnia. Przy jej użyciu można było - stwierdzić, kiedy pilot strzelał niecelnie i nie miał możności trafienia, a więc i zestrzelenia, nie można zaś było udowodnić, jaki był wynik strzałów. Wielokrotnie musiano znowu polegać na relacjach i na uczciwości i etyce pilotów.

Etyka ta stała na ogół na bardzo wysokim poziomie. Ludzie zgłaszali zwycięstwa ostrożnie, nie przesadzali w zgłoszeniach. Stąd i ogólne cyfry zwycięstw RAF są raczej niższe od prawdziwych, w przeciwieństwie do cyfr niemieckich, gdzie w grę wchodziła nie tylko wybujała fantazja pilotów, ale i momenty propagandowe. Zdarzały się oczywiście i wyjątki, jako że i w najlepszym towarzystwie znajdzie się „czarna owca”. Bywały wypadki, nader odosobnione, że pilot, (zarówno Anglik, jak i Polak), postrzelawszy „na wiwat” z odległości, powiedzmy, tysiąca metrów, wracał do bazy i bezczelnie opowiadał o

„zwycięstwie”, podczas gdy przeciwnik lądował na swym lotnisku cały i bezpieczny.

Znam kilka podobnych przypadków wśród Anglików, znam pilota polskiego, nawet dość wysokiego stopniem, który w ten właśnie sposób uzbierał sobie wcale pokaźne konto zestrzeleń, dopóki nie powinęła mu się noga i nie sprawdzono jego prawdomówności.

Szczęśliwie były to wypadki, jak wspomniałem, bardzo odosobnione. Zdarzały się jednak i takie, w których nie wiadomo właściwie było, jak interpretować przepisy RAF odnoszące się do zwycięstw. Każdy prawodawca przyzna (chociaż niechętnie), że każdy przepis, każde prawo, nawet najgłębiej przemyślane, najmądrzej sformułowane, może w wyjątkowych okolicznościach wywołać wątpliwości. W każdym przepisie znaleźć można lukę, którą dosyć trudno jest wypełnić. Przytoczę taki właśnie przypadek, niezwykły i raczej humorystyczny.

Słynny angielski beznogi pilot Douglas Bader, który w czasie Bitwy o Wielką Brytanię wybił się na czołowego myśliwca i który na koncie zapisał ponad dwadzieścia zwycięstw, w początkach roku 1941 dowodził skrzydłem myśliwskim operującym z lotniska Tangmere. Pewnego dnia, w czasie ofensywnego patrolu ponad brzegami okupowanej Francji, Skrzydło Badera natknęło się na dużą formację Messerschmittów. Wywiązała się walka, poszczególne formacje rozpadły się, a piloci rozpoczęli szereg powietrznych pojedynków.

Bader, lecący już teraz samotnie, dostrzegł przed sobą dwójkę nieprzyjacielskich myśliwców lecących w tym samym kierunku, co i on. Bez chwili namysłu zaatakował. Doszedł przeciwników z tyłu i z odległości stu pięćdziesięciu metrów chciał otworzyć ogień, gdy najniespodziewaniej w świecie przeciwnicy jego, zauważywszy atak, rozpoczęli przewrót, by wymknąć się spod obstrzału. Zanim Bader nacisnął spust broni pokładowej, zanim oddał choć jeden strzał, Niemcy, znajdujący się bardzo blisko siebie, zderzyli się w powietrzu. Oba samoloty, wczepione jeden w drugi, poszły w dół i wpadły w morze tuż przy brzegu francuskim.

Bader, bardzo zaskoczony rezultatem spotkania, powrócił do Tangmere i złożył raport z lotu, zgłaszając... dwa samoloty niemieckie przestraszone na śmierć! I

Niestety nie wiem, jak się sprawa zakończyła: czy przyznano mu zwycięstwo, czy doliczono dwa Messerschmitty do jego konta.

Powrócić jednak należy do spraw ściśle związanych z „Cyrkiem”. Otóż i nam zdarzyły się różne... nazwijmy to — nieporozumienia. Na pustyni samoloty nie były wyposażone w fotoaparaty, a to ze względu na pył, który uniemożliwiał ich działanie. Natomiast wszystkie nasze zgłoszenia zestrzeleń były bardzo, bardzo oględne. Zbyt solidni, zbyt uczciwi ludzie wchodzili w skład zespołu, by któryś z nich chciał narazić się choćby na cień podejrzenia o kłamstwo czy też „fantazję”. Pamiętam, że pewnego dnia, jeszcze w początkach naszych działań, gdy patrolowaliśmy szóstką ponad linią frontu, natknęliśmy się na grupkę myśliwskich

Messerschmittów. Wynikła walka, ale bezowocna, przynajmniej w naszym mniemaniu. Kilku z nas strzelało do przeciwników, nie dostrzegliśmy rezultatów i po powrocie zgłosiliśmy w raportach walkę bez rezultatu.

Jakież było nasze zdziwienie, gdy następnego dnia oficer taktyczny w namiocie „ops” chciał nam koniecznie wmówić, że odnieśliśmy dwa zwycięstwa. Okazało się, że po brytyjskiej stronie frontu znaleziono dwa świeżo zestrzelone Messerschmitty, które rozbiły się właśnie w czasie, gdy odbywaliśmy walkę. W powietrzu nie było żadnych innych maszyn RAF. Wniosek prosty: zestrzelili Polacy. Mimo to jednak nie zgodziliśmy się na zaliczenie nam zwycięstwa, nie mogliśmy tego uczynić z czystym sumieniem.

Poszczególni członkowie eskadry (a nawet ja sam) kilkakrotnie zgłaszali „prawdopodobny” zamiast „pewny”. lub też „uszkodzony” zamiast „prawdopodobny”, mimo że byli całkowicie przekonani o wyniku spotkania, ale nie widzieli końca nieprzyjacielskiego samolotu. Taki właśnie wypadek miał Marcin Machowiak, o którym dotychczas zaledwie wspominałem pokrótce. Machowiak był doskonałym pilotem i idealnym podoficerem. Pamiętałem go jeszcze z 306 dywizjonu, do którego zresztą obu nas wysłano tuż po powrocie z Afryki. Drogi nasze rozeszły się w lecie 1943 roku. Ja objąłem dowództwo eskadry w dywizjonie 303, Machowiak pozostał w 308 i w kilka miesięcy później zginął w wypadku lotniczym.

Gdy na kilka dni przed zakończeniem kampanii afrykańskiej Niemcy otrzymali uzupełnienie swych nadwątlonych sił powietrznych, poczęliśmy spotykać Focke Wulfy Fw-190, nowoczesne i doskonałe myśliwce, z którymi już zapoznaliśmy się poprzednio w Anglii”. W dniu 30 kwietnia, gdy w wyniku takiego spotkania wywiązała się walka, za jednym z Focke Wulfów pogonił Machowiak. Strzelał celnie, tak zresztą jak większość członków „Cyrku”. Po drugiej serii Focke Wulf, nurkujący gwałtownie, zadymił i buchając kłębami czarnego dymu walił się ku ziemi. Marcin przez pewien czas gnał za nim i szykował się do oddania ostatecznej, końcowej serii, gdy nagle olej zachlapał mu przednią kabinę i Machowiak musiał wyrwać w górę i porzucić swą ofiarę. Focke Wulf, wlokąc za sobą grubą smugę, znikł w jakiejś dolinie, gdzie z pewnością się roztrzaskał.

Mimo jednak że wszyscy byliśmy zdania, iż Focke Wulf był zestrzelony, Marcin zgłosił jedynie uszkodzenie.

Lepiej powiodło się w tych samych dniach Popkowi. Siedział wraz z kolegami w kasynie, eskadra znajdowała się w piętnastominutowym pogotowiu i piloci z nudów rozpoczęli grę w karty. W pewnym momencie telefon powołał ich na lotnisko, a w pół godziny później startowali na patrol. Zespół natknął się na kilka włoskich Macchi. Dostrzegły one w porę Polaków i zdołały umknąć, jeden z nich spóźnił się jednak o kilkanaście sekund. Popek, znajdujący się najbliżej, momentalnie zaatakował. Macchi począł wywijać się, jak tylko potrafił, ale daremnie. Spitfire podążył za nim jak groźny cień, nie dawał strząsnąć się i ogona,

gdy zaś nadszedł odpowiedni moment, posypały się pociski i Włoch, ciągnąc za sobą potężny pióropusz dymu, w niesterowanej spirali uderzył w morze. Było to oczywiste zwycięstwo.

Niestety, niedługo cieszył Się Popek zwycięstwem nad Macchi, bowiem w czasie wojny życie pilota myśliwskiego, nawet najlepszego, nie trwało z reguły długo. Wraz z innymi członkami „Cyrku” wrócił on do Anglii, rozpoczął latanie bojowe W jednym z dywizjonów i zginął gdzieś nad północną Francją czy też Belgią.

Mimo że nie powtórzyły się już wielkie zwycięstwa, mimo że Luftwaffe praktycznie przestała istnieć w Afryce, pracowaliśmy dalej. Startowaliśmy po kilka razy dziennie, wisieliśmy ponad górami Tunisu, podlatywaliśmy pod. Pantellerię, osłanialiśmy bombowce, których coraz potężniejsze grupy szły nad nieprzyjacielskie pozycje.

W jednym z takich lotów „Dziubek” Horbaczewski, znudzony bezczynnością i brakiem opozycji w powietrzu, zaatakował włoski statek, który niebacznie zapuścił się pod afrykańskie wybrzeża, i tak zasypał go deszczem pocisków z działek i karabinów maszynowych, że przerażeni marynarza poczęli skakać przez burty w morze. Statek wykończony został wkrótce przez brytyjskie bombowce.

Następnego dnia, a ściślej mówiąc następnej nocy, Luftwaffe ocknęła się z letargu. Wieczorem, gdy po pracowicie spędzonym dniu układaliśmy się do snu na polowych łóżkach w namiotach, nadleciało około dwudziestu Junkersów, a na lotnisko posypały się bomby. Niemcy atakowali nas-dwukrotnie, a nieprzyjemną stroną tych nalotów było, że w żaden sposób nie mogliśmy znaleźć schronu, no bo gdzież szukać schronienia na piasku?! Szczęśliwie nalot ten był mało szkodliwy, a straty w ludziach i w sprzęcie znikome.

Innym wreszcie razem, gdy wracaliśmy z patrolu nad Tunisem, Stach Skalski postanowił zaatakować cele ziemne nieprzyjaciela, słusznie uważając, że szkoda przywozić do domu tyle nie zużytej amunicji. Odnaleźliśmy na górskiej szosie kolumnę hitlerowskich samochodów ciężarowych, zapewne ewakuującą się na północ, i gęsiego, jeden za drugim, spłynęliśmy z góry. Efekt był taki, że po kilku minutach kolumna przestała istnieć, a na szosie pozostały tylko dymiące szczątki i nieruchome postacie żołnierzy.

W dniu 6 maja zmieniliśmy po raz ostatni lotnisko i Przesunęliśmy się tuż pod sam front. Lotnisko, a raczej lądowisko, bo była to obszerna przestrzeń słonego piasku z powyznaczanymi, jak zwykle, drogami startowymi, nazywało się Hergla. Stąd wykonaliśmy ostatnie loty w Afryce; startując z Hergli zdołaliśmy osiągnąć końcowe zwycięstwa. Ostatni samolot niemiecki, zestrzelony przez Polaka nad pustynią, poszedł w płomieniach do ziemi.

OSTATNIE ZWYCIĘSTWO

Było tak, że tuż przed przeprowadzką do Hergli nasza szóstka, dowodzona przez Skalskiego, poderwana została w powietrze na alarm. Eskadrze zakomunikowano przez radio, że po locie będzie lądować już na nowym lotnisku. Tymczasem zaś zwinięto namioty w Goubrine, załadowano ludzi i sprzęt na ciężarówki i całe Skrzydło wyruszyło w niedaleką drogę, kierując się ku swemu ostatniemu bojowemu lotnisku w Tunezji.

Polskie Spitfire'ów, zebrawszy się po starcie do szyku, szły ostro w górę, darły się na pełnym gazie. Ziemna stacja radarowa kierowała ich w kierunku Cap Bon, gdzie pojawiły się jakieś samoloty nieprzyjacielskie. Było to zjawisko dość niezwykłe, bo od kilku dni Luftwaffe niemal zupełnie zrezygnowała z dziennych lotów, lotniska niemieckie były zbombardowane lub też zdobyte przez nasze wojska; a nieliczne Messerschmitty i Macchi operowały z Pantellerii.

Mimo jednak, że prawdopodobieństwo walki było znikome, Skalski nie lekceważył lotu, nie lekceważył wskazówek ziemnej stacji. Był zbyt wytrawnym dowódcą, by zaprzepaścić choć najmniejszą szansę spotkania. Gdy eskadra dolatywała do krańca półwyspu, miała wysokość ośmiu tysięcy metrów, właśnie tę wysokość, na której sprawność Spitfire'ów Mk. IX była największa. Teraz dowódca zmniejszył gaz, przeszedł do lotu poziomego.

— Halo, red leader, red leader, Commander calling[10] — odezwało się radio. — Weź kurs trzy trzy zero.

— Rozumiem, kurs trzy trzy zero[11] — odpowiedział automatycznie Skalski i poprawił kierunek.

Przez chwilę formacja leciała spokojnie. Trzy dwójki w bojowym szyku, ubezpieczając się od strony słońca, przekroczyły wybrzeże i wleciały nad morze, wyglądające z tej wysokości jak wielka, ciemna płyta.

Po niebie wałęsały się pojedyncze obłoki, przeważnie powypiętrzane cumułusy, jednak nad lądem, specjalnie w kierunku na Tunis, chmury gęstniały i zwierały się w jednolitą, grubą ścianę, schodzącą stosunkowo nisko nad wierzchołki gór.

— Halo, red leader — przemówił znów kontroler z ziemi. — Kurs jeden, osiem, zero.

Skalski uniósł brwi w górę, ale posłusznie zmienił kierunek. Widocznie ziemna stacja miała jakieś trudności z naprowadzeniem samolotów na wroga, może zaś zmieniła się sytuacja na ekranie radarowym. Dość, że trzeba było zawracać.

[10] Halo, dowódca czerwonych, woła Commander. – „Commander” było zawołaniem szyfrowym radiowej stacji ziemnej.

[11] Kurs 330°.

Szóstka dochodziła do zwału chmur, leżącego nieco poniżej Spitfire'ów, gdy raz jeszcze odezwało się radio:

— Halo, red leader — kontroler mówił teraz szybciej, nieco nerwowo, jakby obawiając się stracić każdą sekunda — Są przed wami, około dziesięć mil na południowy zachód. Na wysokości osiemnastu[12].

Kazik Sztramko, lecący w sekcji Skalskiego„ zaklął pod nosem. Miał wielką ochotę na jeszcze jedno zwycięstwo, ostrzył sobie zęby na Messerschmitty, a tymczasem szanse malały z każdą chwilą. Przeciwnik, według słów kontrolera radiowego, znajdował się niżej, zapewne w chmurach lub pod nimi; odnalezienie go przedstawiało problem nie lada.

Spitfire'y zmniejszyły wysokość, szły już ponad białawymi chmurami, niemal muskały ich wybrzuszenia.

— Uważać — ostrzegł Skalski. — Powinni gdzieś tutaj się kręcić.

Wysokość Polaków zmalała do dziewiętnastu tysięcy stóp. Jeżeli radar mówił prawdę, Niemcy byli o tysiąc stóp niżej, a więc w chmurach. Sztramko zaklął ponownie.

„Nic z tego” — pomyślał i westchnął ciężko. .

— Widzicie ich? — dopytywał się natarczywie kontroler.

.— Nic nie widzimy — burknął w odpowiedzi Skalski.

— Są tuż koło was, idą w tym samym kierunku...

— Całuj psa w nos — mruknął ze złością Horbaczewski, prowadzący lewą dwójkę. — Gdzież ich w tym mleku znajdziemy?!

Jakby urągając tym słowom, jakby wyzywając los, z białych zwałów mlecznych wynurzyły się niespodziewanie ciemne, znajome sylwetki. Sześć długich, zgrabnych kształtów, doskonale znanych każdemu członkowi „Cyrku”. Messerschmitty!

Sześć Messerschmittów — nie lada gratka dla „Cyrku”, nie lada okazja, deser na zakończenie kampanii. Oblizał się na ten widok Skalski, oblizali się wszyscy. Ale zdobycz łatwo mogła umknąć, łatwo mogła zapaść na powrót w chmury, skąd zapewne tym razem nikt i nic nie zdołałoby ich wywabić. Zdobycz trzeba było upolować, a przecież nawet największy optymista spośród wszystkich pilotów myśliwskich Sprzymierzonych nie łudził się nigdy, by Messerschmitty zechciały kiedykolwiek własnowolnie podstawiać się pod ogień. Tylko szybki, błyskawiczny i właściwie przeprowadzony atak doprowadzić mógł do sukcesu.

Skalski nie zmarnował ani sekundy. O żadnym manewrze, o zachodzeniu od słońca, o wypracowywaniu pozycji mowy nie było. Dał pełny gaz, a niemal równocześnie skoczyły do przodu pozostałe Spitfire'y. Aby prędzej, aby szybciej dojść na odległość strzału, aby oddać decydującą serię, nim przeciwnik zorientuje się i nurkiem w chmury ocali życie.

[12] Osiemnastu tysięcy stóp – około 6000 metrów.

Prowadzącą maszynę wybrał Skalski, jak to zresztą zwykle czynili dowódcy, by zdezorientować wroga i by umożliwić swoim lepszy atak na mniej doświadczonych i z reguły słabszych pilotów lecących w innych sekcjach. Dochodził jednak powoli, zbyt wolno, przewagę wysokości miał niewielką, a, co za tym idzie, szybkość jego trochę tylko przewyższała szybkość Messerschmitta. Tysiąc metrów, siedemset... jakże wolno maleje dystans, gdy nerwy napięte są jak postronki, gdy palec świerzbi na spuście działek, gdy zachęcająco jarzy się krąg celownika. Sześćset metrów, pięćset... nagła pokusa — strzelać już teraz, póki czas... I refleksja, wypływająca z wieloletniego doświadczenia, z niezawodnego instynktu rasowego myśliwca — jeszcze trochę, jeszcze... bliżej, jeszcze bliżej...

A tuż obok, wyciągnięte płasko w linii pogoni, gnały inne samoloty. Sztramko, Horbaczewski, Drecki, Kowalski i Malinowski. Każdy upatrzył już sobie przyszłą ofiarę, doskonale wiedział, kiedy i jak otworzy ogień. Byle tylko nie za wcześnie, byle nie przed czasem, byle seria nie poszła w powietrze, nie ostrzegła przeciwnika.

Najgorsze to chwile dla myśliwca, najtrudniejsze. Gdy zaczyna się właściwa akcja, zapomina się o naprężeniu nerwowym, nie myśli się o niebezpieczeństwie, nie rozważa się możliwości wygranej lub przegranej. Walka myśliwska odbywa się w zawrotnym, oszołamiającym tempie, wymaga pełni wysiłku fizycznego i nerwowego, zupełnego zespolenia się człowieka z maszyną, stokrotnego, dwóchsetkrotnego wysiłku... Jest po prostu nie do opisania, nie do zrozumienia przez kogoś, kto nigdy nie siedział w ciasnej kabinie podniebnego smoka, kto nigtly nie widział wrogiej sylwetki w kręgu celownika.

Wtedy jednak, ponad zwałem chmur, ponad niewidoczną z wysokości zatoką tuniską, walka dopiero się rozpoczęła, dopiero dochodziła do skutku, gorzej, mogła się wcale nie odbyć, mogła zakończyć się me rozstrzygniętym rozejściem się obu stron...

Grzmią silniki Spitfire'ów na pełnym booście, dygocą płatowce, drżą strzałki prędkościomierzy. Bliżej, jeszcze bliżej! Czterysta pięćdziesiąt metrów, czterysta... jeszcze trochę, jeszcze...

Źle wygląda opis podobnej akcji na kartkach papieru, wydłuża się, ślimaczy, pochłania czas. A przecież w grę wchodziły sekundy, przecież tempo i jeszcze raz tempo było tak niesamowite!

Już spręża się palec Skalskiego, już układa on sobie na celowniku samolot wroga, już wziął poprawkę Sztramko, niezawodny Horbaczewski widzi przed sobą zwiększającą się ciągle sylwetkę. Trzysta metrów, dwieście pięćdziesiąt... Można strzelać, jasny szlag! Teraz, właśnie teraz!!!

Zanim jednak trysnęły strugi śmiercionośnego ognia z luf działek Skalskiego, zanim Sztramko pocisnął spust broni pokładowej, zanim Horbaczewski zdołał oddać śmiertelną serię, dostrzegli, Niemcy niebezpieczeństwo, zrozumieli, że życie ich zawisło dosłownie na włosku. Szarpnęli drążkami w panice, spłoszyli się,

odruchowo wyrwali w górę. Odruchowo... naiwni, nie uświadomili sobie, że ich jedyny ratunek leżał w dole w gęstych chmurach.

I znów, niczym w kalejdoskopie, zmieniła się sytuacja. Już nie wchodził w rachubę prosty, klasyczny atak z tyłu, z małą przewagą wysokości.

Teraz walka przybrała bardziej znaną formę. Pojedynczy samolot przeciw pojedynczej maszynie, lepszy wygrywa, gorszy ginie... Żelazne prawo powietrznej walki.

Skalski zawinął po niebie, ani o metr nie wypadł z powtarzanej za wrogiem akrobacji. Nie wypadł z niej i Sztramko, flegmatyczny i spokojny na ziemi, śmiertelnie groźny w powietrzu. Ale w podniebnych wykrętach, w zwitkach akrobacji trudno o dokładne celowanie, o właściwą poprawkę. Trzeba śledzić nie tylko poruszenia własnego samolotu, ale, przede wszystkim, poruszenia maszyny przeciwnika. Trzeba iść za nią trop w trop, jak straszliwy cień, jak widmowe odbicie lustrzane. Przewrót... trzeba natychmiast w przewrocie samolot skręcić. Gwałtowna pika i immelmann... Goniący w ułamku sekundy zgadnąć musi myśl uciekającego. Niespodziewany wywrót? Ależ tak, na to właśnie czekał Sztramko!

Skracając dystans, ścinając drogę zdołał wreszcie odłożyć poprawkę. Wstrząsnął się Spitfire, spazmatycznie wypluwający setki stalowych pocisków, poszły strugi z wylotów luf. Poszły i... trafiły w cel.

Już nie pomoże ani głupio wykręcana beczka, ani zawijas pętli, ciągniętej niepewną, ranioną dłonią, ani pionowa pika w chmury. Dym... pierwszy wskaźnik trafienia. Płomień... zapowiedź śmierci... I wybuch, oślepiający nawet w oślepiającym afrykańskim słońcu. Poszarpane szczątki, resztki tego, co przed sekundą było wspaniałym, nowoczesnym samolotem myśliwskim...

Dopadł swego przeciwnika Kazik Sztramko, odniósł swoje ostatnie afrykańskie zwycięstwo, urzeczywistnił skryte marzenia. Nie ma już przed nim Messerschmitta. Rozpadł się w powietrzu, rozleciał się na tysiączne drobiny, przestał istnieć, a wraz z nim przestał istnieć jego pilot.

Ale ponad obojętnymi, zimnymi zwałami chmur toczy się dalsza walka. Goni swego przeciwnika i Skalski, czyha na okazję, gnają za wrogiem Horbaczewski i Drecki, Malinowski i Kowalski...

Nie każdy jednak pojedynek kończy się zestrzeleniem przeciwnika, nie każda walka jest owocna. Jeden po drugim nurkują Messerschmitty w chmury, bo tam ich jedyny ratunek, jedyna możliwość ocalenia. Przecinają im drogę Spitfire^, za wszelką cenę chcą je odciągnąć w górę, chcą wyzwać, sprowokować do walki.

Nurkują w chmury, uciekają. Nie zważają na nic. Ginie w białym puchu przeciwnik Horbaczewskiego, znika jak senna mara Messerschmitt Dreckiego. Nurkuje przeciwnik Skalskiego. Ale trafił on na mistrza nad mistrzem. W nieprawdopodobnej sytuacji, z nieprawdopodobną poprawką Skalski strzela i... trafia. Niczym zjadliwa osa wypuszcza swe żądło, wypuszcza smugowe pociski.

Wstrząsa się płatowiec Niemca, zwalnia, z rur wydechowych bluzga struga dymu. Trafiony! Dobrze trafiony, zapewne śmiertelnie. Jeszcze jedna seria, ta właściwa, decydująca. Struga dymu gęstnieje, pogrubia się, w dymie pojawiają się języki ognia. Już ten samolot nigdy nie wystartuje do boju.

A jednak Messerschmitt dociera do warstwy chmur, wpada w mleczną gęstwę. Rzecz jasna, na jego grobowej drodze znajdują się chmury, musi się przez nie przewalić, nim roztrzaska się w skałach:

Spotkanie zakończone. Ostatnie spotkanie, ostatnia walka „Cyrku”. Zbierają się powoli Spitfire'y do szyku, schodzą się do formacji. Trzy szeroko rozłożone dwójki, sześciu asów, sześciu polskich myśliwców. Wracają do domu, do pustynnej bazy, przechodzą z łoskotem silników nad lotniskiem Hergla, wypryskują w górę i jak rozsypane paciorki łamią szyk. Lądowanie, kłęby piaszczystego pyłu i powolne, majestatyczne podkołowanie pod namioty.

Gdy brygady mechaników przejmują w swe ręce utrudzone samoloty, gdy milkną spracowane silniki Spitfire'ów, zeskakują piloci na piasek, przeciągają się, zapalają papierosy. Na twarzach widnieją jeszcze ślady podniecenia, w oczach błyszczą jeszcze ogniki walki, ale coraz spokojniejsze są ich ruchy.

— Cholera — mruczy Skalski, zaciąga się tytoniowym dymem i bezceremonialnie spluwa pod nogi. — Uciekł, taki... syn.

— Leży, jak dwa a dwa cztery, leży — twierdzi z przekonaniem Drecki.

— Sam widziałem — dorzuca Horbaczewski. — To pewniak. Nikt w podobnej sytuacji nie wyszedłby cało.

Skalski ponownie zaciąga się papierosem. Jakże smakuje papieros po walce, jak dobrze postawić nogi na ziemi, choćby nawet na rozprażonym afrykańskim piachu, jak dobrze odetchnąć świeżym powietrzem nawet rozgrzanym do niemożliwości powietrzem pustyni.

— Tak — cedzi Skalski przez zęby. — Zgłaszam go jako uszkodzonego. Nie stwierdziłem, co się z nim stało.

Bo Skalski to myśliwiec z krwi i kości. Bo Skalski woli wyzbyć się dziesięciu zwycięstw, niż jedno niesłusznie zaliczyć sobie na konto.

„CYRK” ZWIJA SKRZYDŁA

W dniu 5 maja Pierwsza Armia brytyjska wznowiła uderzenie w kierunku Tunisu, idąc frontem szerokości piętnastu kilometrów, czołgi w środku, piechota na flankach. Atak ten poparty był akcją powietrzną. Lotnictwo Sprzymierzonych wykonało 1200 lotów bojowych, torując drogę oddziałom lądowym. Dnia 6 maja zajęto Massicault, a czołgi brytyjskie przedarły się przez linie nieprzyjacielskie z taką szybkością, że zdołały zaskoczyć żołnierzy niemieckich, siedzących spokojnie w... kawiarniach Tunisu!

Zajęcie Tunisu rozszczepiło wojska von Arnima na dwie części. Następnego dnia II korpus zajął Feryville, a zmotoryzowany pułk dotarł do Bizerty. W dzień później ulice tego miasta oczyszczone zostały z resztek wojsk nieprzyjaciela.

„Afrika Korps” był już zupełnie zdezorganizowany, dowódcy nie panowali nad swymi oddziałami, które masowo poddawały się i szły do niewoli. Wszystkie drogi wiodące z frontu na tyły aliantów wypełniły się nieprzeliczonymi kolumnami jeńców, kierowanymi do prowizorycznych obozów. Kolumny te prowadzone były często przez dwóch lub trzech żołnierzy brytyjskich, czasem szły bez żadnej eskorty. Gdzież bowiem mogli na pustyni uciec jeńcy?

Brytyjskie patrole motocyklowe posunęły się teraz z Tunisu wzdłuż obwodu bazy nieprzyjacielskiej na półwyspie Cap Bon i połączyły się z Ósmą Armią. Niemcy nie byli w stanie stawiać dalszego 'oporu. W dniu 12 maja wzięty został do. niewoli von Arnim wraz z innymi trzynastu generałami niemieckimi oraz czterema generałami włoskimi, a całość wojsk niemiecko-włoskich licząca około 250 000 żołnierzy znalazła się w niewoli i śladem swych wcześniej ujętych kolegów ruszyła w drogę do obozów jenieckich. Ktoś trafnie nazwał tę drogę Via Dolorosa (Droga Bolesna), przeciwstawiając ją owej asfaltowej Via delia Vittoria. Tym razem jednak krzykliwy Mussolini nie wyraził chęci wzięcia udziału w uroczystościach.

Znaczenie przegranej niemiecko-włoskiej w Afryce było znacznie donioślejsze niż strata 250 000 ludzi, wielkich ilości sprzętu czy też kilkunastu generałów. Opanowanie Afryki oznaczało, używając określenia Churchilla, możność „uderzenia w brzuch Europy”.

Dnia 10 lipca 1943 roku rozpoczęły się lądowania alianckie na Sycylii, a nieco później we Włoszech. W końcu lipca upadł Mussolini, a jego następca, marszałek Badoglio, wszczął potajemne rokowania z aliantami i skapitulował w dniu 3 września (kapitulację tę ogłoszono dopiero 8 września). Włochy nie tylko wytrącone zostały z wojny po stronie Hitlera, ale wkrótce stanęły u boku aliantów.

Tak więc kampania afrykańska, chociaż prowadzona niezbyt wielkimi siłami i chociaż początkowo nie doceniana przez Niemców, wywarła poważny wpływ na całość działań wojennych, a zwycięstwo w Tunezji niewątpliwie przyspieszyło odniesienie ogólnego, ostatecznego zwycięstwa nad hitlerowskimi Niemcami.

Zanim jeszcze nad kwaterą von Arnima zawisła biała flaga, polski zespół zakończył bojową działalność. Dnia 8 maja, po wylądowaniu z lotu nad Pantellerię, Stach Skalski, którego wezwano do dowództwa Skrzydła, powrócił do nas, zebrał nas w namiocie kasyna i oświadczył krótko: „Zwijamy sklepik”. Zostaliśmy przeniesieni w stan godzinnego pogotowia, podpułkownik Olver nie przewidywał dalszych startów.

Gdy zaś umilkły ostatnie odgłosy artyleryjskich strzałów, nasz zespół, wykonawszy swe zadanie, przestał praktycznie istnieć. Mogliśmy teraz pomyśleć o

powrocie do Anglii, do właściwych jednostek, no i naturalnie o dalszych bojach. Powrót ten wypadł jednak dosyć skomplikowanie.

Przede wszystkim nie wszyscy wrócili od razu. Dowództwo Western Desart Air Force, które poznało bojowe kwalifikacje „Cyrku”, nie chciało pozbyć się nas zbyt szybko. Zaproponowano nam, byśmy pozostali w Afryce i wzięli udział w dalszych walkach na tamtejszym wojennym teatrze. Propozycja była ponętna: ofiarowano każdemu natychmiastowy awans w stopniu angielskim: porucznikom (Fłying Officer) ofiarowywano dowództwo eskadry w stopniu kapitana (Flight Lieutenant), kapitanom ofiarowywano dowództwo dywizjonu w stopniu majora (Sąuadron Leader). Chęć pozostania zgłosili: Skalski, Horbaczewski i Drecki, którzy istotnie dowodzili później odpowiednimi jednostkami na Malcie, a następnie na Sycylii i we Włoszech. O losach Horbaczewskiego już pisałem. Drecki, dowodzący eskadrą w dywizjonie angielskim, zginął w czasie startu z lotniska na Sycylii.

Dalsze losy Stanisława Skalskiego ujawnić należy nie tylko dlatego, iż był on duszą i motorem „Cyrku”, ale również, co z pewnością ważniejsze, czołowym pilotem myśliwskim polskich sił powietrznych operujących z Wielkiej Brytanii w czasie drugiej wojny światowej. Po rozwiązaniu (bardzo zresztą nieoficjalnym) Polish Fighting Team Skalski nie powrócił (na razie) do Anglii. Objął na Malcie dowództwo angielskiego dywizjonu myśliwskiego 601, słynnego dywizjonu „Country of London”. Brał udział w inwazji Sycylii i Włoch stał się jednym z najlepszych i najpopularniejszych dowódców, a pamiętać trzeba, że Anglicy nader niechętnie powierzali cudzoziemcom dowództwo swych jednostek. Fakt, że Skalski dowodził dywizjonem 601, świadczy wymownie o opinii, jaką cieszył się u Brytyjczyków.

Niedługo pozostał Skalski we Włoszech. Potrzebny był w lotnictwie polskim, bo przecież niewielu mieliśmy dowódców równego mu kalibru. W listopadzie 1943 roku, po powrocie do Anglii, Skalski zostaje dowódcą polskiego Skrzydła myśliwskiego 131, a później dowódcą polskiego Skrzydła myśliwskiego 133. Dalszy krok naprzód: polski stopień majora, angielski stopień Wing Commandera, czyli podpułkownika. Dalsze uznanie jego wyczynów: jako jeden z bardzo niewielu lotników odznaczony zostaje Krzyżem Orderu Virtuti Military IV klasy. Odznaczenie zaszczytne, uzyskało je w ubiegłej wojnie zaledwie siedmiu polskich lotników, w tym kilku pośmiertnie.

Skrzydło 133, dowodzone przez Skalskiego, uzyskało w czasie inwazji Francji wspaniałe wyniki, nie będzie zaś przesadą stwierdzić, iż wyniki te w dużej mierze przypisać należało dowódcy. Trudno jednak rozpisywać się o tych dniach, trudno wyliczać poszczególne wyczyny, poszczególne loty bojowe i walki, w których polscy myśliwcy wznosili się na niebywałe poziomy lotniczego kunsztu. Najlepszym może miernikiem wartości Skalskiego jako dowódcy jest fakt, iż w czasie tym stał się posiadaczem wysokich odznaczeń brytyjskich, którymi tylko

paru Anglików mogło się poszczycić. Dwukrotnie krzyż Distinguished Service Order, trzykrotnie krzyż Distinguished Flying Cross... Wyprzedzając bieg wydarzeń przypomnę, że po zakończeniu wojny Skalski powrócił do kraju i obecnie, w stopniu pułkownika, piastuje zaszczytną funkcję Sekretarza Generalnego Aeroklubu PRL[13].

Reszta pilotów byłego „Cyrku" wracała w lecie 1943 roku do Anglii. Ale droga wydłużyła się niespodziewanie. Stało się tak dlatego, że zanim doszły rozkazy powrotu, Skrzydło przeniesione zostało na Maltę w przewidywaniu dalszej akcji i uderzenia na Sycylię. Tak więc przejechaliśmy się po pustyni najpierw do Trypolisu, później na Maltę, tam dopiero sprawa się wyjaśniła, dostaliśmy właściwe rozkazy, po ośmiu dniach powróciliśmy powietrzem do Trypolisu, a w kilka dni później inny samolot transportowy zabrał nas przez Algier do Gibraltaru i wreszcie do Anglii.

Dalsze losy poszczególnych członków zespołu opisałem już częściowo, mówiłem, co się stało ze Skalskim, z Horbaczewskim, z Królem i Pniakiem, z Popkiem, Machowiakiem i Dreckim, wspomniałem również o dalszych losach Wyszkowskiego. Kazek Sporny, nieodłączny towarzysz Horbaczewskiego, latał bojowo do końca wojny i niespodziewanie zmarł w Anglii w roku 1946 czy też 1947. Latał również dalej „Zosia" Martel[14], o ile wiem, znajduje się obecnie w

[13] Stanisław Skalski (ur. 27 listopada 1915 w Kodymie – zm. 12 listopada 2004 w Warszawie) – Powrócił do Polski w 1947, gdzie został oskarżony o zdradę przez władze stalinowskie i skazany na karę śmierci, po czym wyrok zamieniono na dożywocie. Został zrehabilitowany w roku 1956. Po zmianach w październiku 1956, w listopadzie 1956 wrócił do wojska i został początkowo zatrudniony w sztabie Wojsk Lotniczych i Obrony Kraju. W 1957, w stopniu podpułkownika, przeszedł przeszkolenie na samolotach odrzutowych. Służył jednak następnie głównie na stanowiskach biurowych. 20 maja 1968 w stopniu pułkownika został sekretarzem generalnym Aeroklubu PRL. Na własną prośbę został przeniesiony do rezerwy 10 kwietnia 1972. 15 września 1988 uchwałą Rady Państwa został mianowany generałem brygady. Nominację wręczył w Belwederze przewodniczący Rady Państwa gen. armii Wojciech Jaruzelski. Prasa donosiła, że w ostatnich latach życia, jako człowiek schorowany i uzależniony od pomocy osób trzecich, został okradziony przez swoich opiekunów, którzy przejęli mieszkanie i oszczędności. Ostatnie miesiące życia spędził w domu pomocy społecznej. Jednakże według F. Grabowskiego informacje o śmierci w nędzy nie są rzetelne, przed śmiercią Skalski przebywał w prywatnym domu opieki. Jest autorem wspomnień z kampanii wrześniowej „Czarne krzyże nad Polską", wydanych w 1957.

[14] Ludwik Martel (ur. 5 marca 1919 r.) – Back in the UK he returned to 317 Squadron on 22nd July 1943. He was posted to 16 FTS, Newton on 20th August, but went back to 317 Squadron on 4th November, as a Flight Commander. Tour-expired, Ludwik was posted to HQ PAF on 12th September 1944. He was attached to the School of Air Support at Old Sarum on 4th March 1945 for a course, before being

Kanadzie. Do kraju wrócił po zakończeniu wojny Bronek Malinowski[15], wrócił również podpułkownik Rolski[16]. Nie znam losów Kowalskiego[17], Majchrzyka[18] i Sztramki.

posted to HQ BAFO Operations Room in January 1946. Ludwik served with 131 Wing from 14th October 1946 until released from the PAF in January 1947. The Historical Aircraft Collection's Spitfire Mk Vb BM597 is also painted in Ludwik's markings (JH-C of 317 Sqn) in tribute to the brave Polish airmen who served on during the war. Awarded the Krzyz Walecznych (KW) on 1st April 1941, awarded two Bars to the KW on 20th December 1943, awarded the Virtuti Militari (VM) (5th Class) on 25th September 1944.

[15] Bronisław Malinowski (ur. 12 lutego 1912 r. we Lwowie – zm. 16 czerwca 1982 w Londynie) – Powrócił do Anglii latem 1943 r. i 22 lipca 1943 r. otrzymał przydział do swej starej jednostki, 302 dywizjonu i ponownie wrócił do lotów nad kontynent. 8 września 1943 r. podczas osłony „Latających Fortec" nad Lille został zestrzelony. (rany w prawą nogę). Powrócił do Anglii 23 grudnia 1943 r. W Wielkiej Brytanii powrócił do latania w Dywizjonie 302, jako dowódca eskadry. 13 czerwca 1944, podczas wsparcia lądowania w Normandii, został zestrzelony nad Francją przez artylerię przeciwlotniczą. Wylądował przymusowo na terenie zajętym przez wojska alianckie, jednak doznał ponownie urazu nóg. Do końca wojny pozostawał na leczeniu. Wojnę zakończył w stopniu porucznika pilota, awansowany później na kapitana pilota. Był odznaczony Orderem Virtuti Militari V klasy (nr 8580), Krzyżem Walecznych (czterokrotnie), brytyjskim Distinguished Flying Cross, francuskim Croix de Guerre i innymi. Po wojnie założył warsztat samochodowy niedaleko Croydon. Zaoszczędziwszy trochę pieniędzy zainwestował w pub, który później zapewniał mu stałe przychody. Z powodu ran wojennych, które dokuczały mu do końca życia, bardzo cierpiał i spędzał co roku w szpitalu wiele czasu. Zmarł w Londynie 1 maja 1982 r., w wieku 70 lat. Po kremacji jego prochy sprowadzono do Polski i złożono na cmentarzu w Ksawerowie.

[16] Tadeusz Henryk Rolski (ur. 18 sierpnia 1906 w Przeworsku – zm. 27 września 1991 w Warszawie) – pułkownik pilot Wojska Polskiego. Od 17 lutego 1945 był dowódcą 3 Polskiego Skrzydła Myśliwskiego. Po zakończeniu wojny w Europie został pierwszym nie-Brytyjczykiem na stanowisku dowódcy bazy RAF (w baza Coltishall). Został odznaczony Srebrnym Krzyżem Orderu Wojennego Virtuti Militari (nr 09112), Krzyżem Walecznych – trzykrotnie oraz brytyjskim Distinguished Service Order (DSO). W 1948 powrócił do Polski, gdzie podjął pracę w PLL LOT, jednak 31 grudnia 1949 został zwolniony z powodów politycznych. Od 1959 pracował w Departamencie Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Transportu. W 1972 przeszedł na emeryturę i mieszkał w Warszawie aż do śmierci. Swoje wojenne wspomnienia opisał w książce pt. „Uwaga, wszystkie samoloty".

[17] Jan Kowalski (ur. 19 listopada 1916 roku w Mircze, pow. Hrubieszów) – Powrócił do Wielkiej Brytanii i 21 lipca został skierowany do 316 dywizjonu myśliwskiego. Z dywizjonu był przeniesiony 20 października na odpoczynek do dowództwa 131 skrzydła. Po odpoczynku, powrócił 28 kwietnia 1944 roku do 317 dywizjonu myśliwskiego, 1 maja 1945 roku, był odkomenderowany do Bazy Blackpool. 9

Jeśli chodzi o moją własną historię, opisałem ją w innym miejscu i nie chcę się tutaj powtarzać.[19]

Na tym można by zamknąć opowiadanie o eskadrze zwanej „Cyrkiem Skalskiego”. Żeby jednak wysiłek eskadry stał się jaśniejszy, żeby ująć krótko i zwięźle całokształt działań „Cyrku”, podaję parę liczb o jego osiągnięciach.

Od dnia 17 marca do dnia 10 maja 1943 roku „Cyrk Skalskiego”, operujący z reguły w sześć maszyn, zestrzelił dwadzieścia pięć samolotów „nieprzyjaciela na pewno, trzy prawdopodobnie i uszkodził dziewięć.

A oto dalsze „okruchy”, już nie statystyki, lecz po prostu ciekawostki odnoszące się do „Cyrku”. W końcowej fazie działań na pustyni została zaprojektowana i zatwierdzona odznaka pamiątkowa „Polish Fighting Team”, będąca odpowiednikiem powszechnie używanych odznak poszczególnych dywizjonów lotniczych.

Odznaka Polish Fighting Team może być uważana za jedną z najrzadziej spotykanych lotniczych odznak bojowych.

Inna ciekawostka: w roku 1943 Polskie Lotnictwo Myśliwskie na Zachodzie zestrzeliło ogółem 113 samolotów nieprzyjaciela na pewno, 42 prawdopodobnie i 66 uszkodziło. Na czele wszystkich' dywizjonów myśliwskich, do których te cyfry

listopada otrzymał przesunięcie do 131 skrzydła i wcielony do Jednostki Zbierania Nieprzyjacielskich Samolotów (EASSU) w Hamburgu. Powrócił w lipcu 1946 roku do Bazy Dunholme Lodge, skąd został wysłany na kurs Kierowników Ruchu Lotniczego. Po ukończonym kursie, był kierownikiem ruchu lotniczego na Stacji RAF Swinderby. Został odznaczony Srebrnym Krzyżem Orderu Virtuti Militari nr 10789 (V klasy), trzykrotnie Krzyżem Walecznych, Medalem Lotniczym, Distinguished Flying Cross (DFC), 1939-45 Star, Battle of Britain Clasp, Aircrew Aerope Star, France Germany Clasp, Africa Star i War Medal. Wykonał 214 lotów bojowych w 344 godzinach oraz 72 loty operacyjne w 72,5 godzinach. Zwolnił się ze służby wojskowej w grudniu 1948 roku i osiedlił w Nottingham, W.B. Pracował w handlu jako kierownik pododdziału w dużym przedsiębiorstwie handlowym. Jest żonaty, ma jedną córkę i dwóch synów.

[18] Władysław Majchrzyk (ur. 10 czerwca 1914 r. w Opocznie) – Po powrocie z Afryki, powrócił 26 lipca do 308 dywizjonu. 20 października odszedł na ponowny odpoczynek do 411 Oddziału Napraw i Ratownictwa Technicznego (RSU), gdzie był oblatywaczem samolotów myśliwskich. Powrócił 3 lipca 1944 roku do 308 dywizjonu. Został odznaczony Srebrnym Krzyżem Orderu Virtuti Militari nr 8480 (V klasy), czterokrotnie Krzyżem Walecznych, Brązowym Krzyżem Zasługi, Medalem Lotniczym, Distinguished Flying Cross (DFC), 1939-45 Star, Aircrew Europe Star with Clasp, Africa Star and Clasp, Atlantic Star, Defence i War Medalami. Zwolnił się ze służby wojskowej 31 maja 1948 roku i wyemigrował do Kanady. Pracował w stalowni jako operator maszynowy do emerytury. Jest żonaty i ma rodzinę. (przyp. blondi)

[19] Patrz książka „Niebo w ogniu”.

się odnoszą, stanął „Cyrk Skalskiego”, mimo że był tylko eskadrą. Drugie miejsce zajął dywizjon 302, osiągając 15 pewnych zwycięstw, 8 prawdopodobnych i 3 uszkodzenia. Jest to jeszcze jedno świadectwo jakości „Cyrku” i wskaźnik natężenia walk powietrznych nad pustynią.

Świadectwami słownymi są zaś nie tylko nader liczne notatki i reportaże prasowe, ale przede wszystkim wypowiedzi brytyjskich kolegów lotników, uwiecznione w pamiątkowej księdze „Cyrku”. Przytaczam kilka z nich. Dowódca pustynnego Skrzydła Myśliwskiego, podpułkownik (Wing Commander) Peter Olver:

> „Polish Fighting Team dołączył do naszego Skrzydła w Bu Grara w Tunezji w dniu 16 marca 1943 roku i osiągnął gotowość bojową następnego dnia, zaś od 25 marca działał na samolotach Spitfire Mk. IX.
>
> W ciągu kwietnia Zespół osiągnął większą ilość zwycięstw niż jakakolwiek inna eskadra czy nawet dywizjon w Skrzydle. W odniesieniu do działalności bojowej fakt ten mówi sam za siebie.
>
> Byliśmy dumni z możliwości wspólnej z Wami wałki, zadowoleni byliśmy ze wspólnego z Wami życia i wyczekujemy następnego z Wami spotkania, gdy nastanie pokój”.

Dowódca 145 dywizjonu brytyjskiego, major (Squadron Leader) Lence Wade:

> „Od chwili Waszego przybycia do dywizjonu pomagaliście nam przeprowadzić naszą ideę zjednoczonych lotników, ludzi, którzy reprezentują co najmniej dziesięć różnych krajów walczących przeciw wrogowi, któremu Wy pierwsi przeciwstawiliście się. Dało to nam okazję wzajemnego poznania się.
>
> W imieniu całego dywizjonu pragnę powiedzieć: Polska to nasz sprzymierzeniec, Polska to nasz przyjaciel”.

Dowódca eskadry „A” dywizjonu 145, Nowozelandczyk, kapitan (Flight Lieutenant) I. Heskett:

> „Zanim, przed dwoma laty, opuściłem wybrzeża Nowej Zelandii, Polska była dla mnie tylko nazwą kraju w Europie, a imieniem wielkiego przywódcy tego kraju, Kościuszki, ochrzczona została góra w pobliskiej nam Australii.
>
> Dziś, a również i w czasie trzech ostatnich miesięcy Polska stała się dla mnie ojczyzną szesnastu ludzi, którzy przyłączyli się do nas w Trypolitanii i zdobyli nasz najgłębszy szacunek i podziw zarówno przez swą koleżeńskość na ziemi, jak niedoścignione umiejętności w powietrzu. Są oni naszymi braćmi w walce i każdy z nich pozostanie naszym prawdziwym przyjacielem w czasie pokoju, gdy nasz wspólny cel zostanie osiągnięty”.

Dowódca eskadry „B” dywizjonu 146, Rodezyj- czyk, kapitan H. Shand:

> „W czasie Waszego pobytu w dywizjonie daliście przykład, jak latać, i ustaliliście rekord zestrzeleń, który trudno nam będzie pobić. Zawsze zachowamy przyjemne wspomnienia o Waszym pobycie z nami i żałujemy, iż pobyt ten nie trwał dłużej. Obyśmy spotkali się wszyscy kiedyś raz jeszcze i podtrzymali uformowaną teraz przyjaźń”.

Oficer taktyczny dywizjonu 145, południowy Afrykanin, porucznik (Lieutenant) Richards:

> „Zwykłe słowa nie wystarczają, by wyrazić nasz podziw dla Waszego kunsztu w powietrzu i naszą ocenę Waszego koleżeństwa na ziemi. Bardzo żałujemy, iż Was tracimy, i to żałujemy rozstania zarówno z każdym z Was pojedynczo, jak i z całym zespołem. Jak ktoś bardzo stosownie powiedział: »Jesteście wspaniałym zespołem«. Nie potrzebuję pisać więcej”.

Ja zaś, kończąc dzieje eskadry zwanej „Cyrkiem Skalskiego”, uważam, że również nie potrzebuję

pisać więcej. Powyższe oświadczenia, pochodzące od ludzi, którzy nie zwykli szastać pochlebstwami, od ludzi wstrzemięźliwych w słowach, a lubujących się w czynach, nie wymagają żadnych komentarzy.

Cena zł 7.—

DRUGA WOJNA ŚWIATOWA

BOHATEROWIE OPERACJE KULISY

- Dramatyczne wydarzenia największych zmagań wojennych w historii
- Przełomowe, nieznane momenty walk
- Czujnie strzeżone tajemnice pól bitewnych, dyplomatycznych gabinetów, głównych sztabów i central wywiadu

ukazuje

CYKL WYDAWNICZY

w którego skład wchodzi niniejszy tomik

ZAPAMIĘTAJCIE TEN ZNAK

22/70